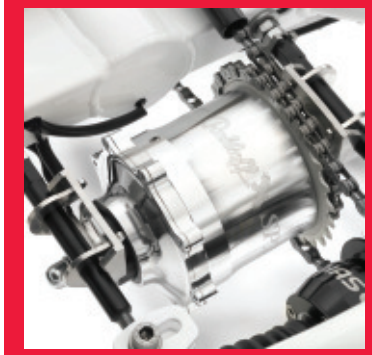


HASE BIKES

LEPUS COMFORT

LEPUS CUSTOM

LEPUS

Mode d’emploi

User´s Manual

F

ENG

Lepus 5/13ce F-ENG

Description

Qu'est-ce que le Lepus?
Le Lepus est un tricycle couché ; il a un agrément en tant que dispositif médical selon la directive 93/42 CEE. La propulsion s'effectue grâce à la force musculaire des jambes exercée sur les pédales, lesquelles sont équipées d'une sécurité empêchant les pieds de glisser. La force motrice est transmise à l'une des roues arrière ou – de manière optionnelle – aux deux par l'intermédiaire, soit d'un moyeu fermé à huit vitesses intégrées, soit d'un dérailleur à neuf vitesses. De par sa conception et les matériaux utilisés, le siège rembourré agit comme une suspension et offre, en combinaison avec l'amortisseur à air, un niveau de confort maximal. Le freinage du Lepus est assuré par deux freins à disque indépendants.

Destination
Le tricycle est destiné à une utilisation sur routes ou sur chemins damés. L'usage du Lepus en tout-terrain ou en compétition n'est pas autorisé. La circulation sur la voie publique n'est autorisée qu'avec les équipements prescrits par le code de la route en vigueur dans le pays où le Lepus est utilisé.

Indication
Le Lepus est conçu pour des personnes atteintes d'affections neuromusculaires telles qu'une infirmité motrice cérébrale ou une dystrophie musculaire, et qui, du fait de leur handicap, ne sont pas en mesure d'utiliser les vélos ordinaires, même pourvus de roulettes. Parmi les autres indications, on citera : les difficultés de coordination, les troubles de l'équilibre, ou toute altération de la mobilité du fait, par exemple, d'un trouble spastique, d'une paraplégie, d'une dysmélie, d'une amputation, etc.

Contre-indication
Le Lepus n'est pas adapté pour les personnes ayant un handicap visuel.

Adaptabilté selon le handicap
Le Lepus peut être équipé d'accessoires adaptés selon le handicap de son utilisateur. Sont disponibles, entre autre: commandes centralisées pour l'usage d'une seule main, raccourcisseurs de manivelles, pédales spéciales avec ou sans maintien du mollet, adaptateurs de pédale pendulaires, harnais ventral ou à bretelles, poignées d'aide à la marche.

Description

What is the Lepus?
The Lepus is a recumbent children's trike and an approved medical device as per the European Directive 93/42/EEC (Medical Device Directive). The trike is driven by leg power via the pedals, which are specially designed to prevent the feet from slipping out when riding. The transmission is a fully enclosed 8-speed hub gear system or a 9-speed derailleur gears, which drives one or, optionally, both rear wheels. The padded seat has been specially designed and constructed with flexible materials to cushion the ride and offer maximum comfort. The Lepus has a reliable brake system with two independently operated disc brakes.

Intended use
The Lepus is intended for use on paved roads and paths. The Lepus is not approved for off-road use or racing. It should not be ridden in traffic until it has been equipped with the ac-cessories required by the applicable traffic regulations of the country in which it is being used.

Indications for use
The Lepus is designed for humans with neuromuscular disorders, such as cerebral palsy or muscular dystrophy, who – owing to special physical conditions – are unable to ride standard human's bicycles or vehicles, even with training wheels. Other indications include coordination disorders, balance disorders and restricted movement associated with spasticity, paraplegia, dysmelia, amputations, etc.

Contraindications
The Lepus is not suitable for humans with visual impairment.

Adaptability to individual needs
The Lepus can be equipped to accommodate riders with various physical impairments. The following are just a few ex-amples of available accessories: single-hand controls, crank shorteners, special pedals with or without calf support, pedal pendulums, lap and shoulder belts, and holders for walking sticks.

Réutilisation
Dans des conditions d'usage conformes à sa destination, le Lepus est apte à la réutilisation, après contrôle par un atelier spécialisé.

Protection contre les influences de l'environment
Du fait des matériaux employés, le Lepus est protégé contre la corrosion. Sont mis en œuvre des éléments de cadre en aluminium, des matières plastiques et de l'acier inoxydable.

Nettoyage et désinfection
Les poignées et le siège peuvent être nettoyés et désinfectés à l'aide de produits de nettoyage et de désinfectants ménagers usuels. Pour plus de détails, reportez-vous au chapitre „Nettoyage et désinfection“ p. 24.

Normes et directives observées
Lors de la conception et de la fabrication, les directives et normes suivantes ont été observées :

Directive 93/42 CEE relative aux dispositifs médicaux

Multiple users
Lepus trikes that have been used in accordance with their intended use can be re-used by a new rider after the trike has undergone an inspection by an authorized retailer.

Protection against environmental influences
The Lepus is constructed using special materials that protect it against corrosion: powder-coated aluminum frame parts, plas-tics, and stainless steel.

Cleaning and disinfection
The handlebar grips and seat can be cleaned and disinfected using household cleaning agents and disinfectants. For more information, see the section “Cleaning and disinfecting your Lepus” on page 24.

Applicable standards and regulations
The Lepus has been designed and manufactured in compliance with the following regulations and standards:

European Directive 93/42/EEC (Medical Device Directive)

LEPUS

Table des matières

Variantes Lepus 2

Consignes de sécurité 3
Usages auquel le le Lepus est destiné 3
Avant le premier départ 3
Respecter les prescriptions en matière de circulation 3
Eviter les surtensions musculaires 4
Renversement et retournement 4
Freinage 4
Casque et vêtements adéquats 4
Risque de blesurres par pièces en rotation 4
Pédales 5
Etre visible par les autres 5
Rouler dans l'obscurité 5
Etat mécanique 5
Pièces détachées et accessoires agréés 5
Charge admise par le Lepus 5
Numéro de série et codage des vélos 5

Adapter le Lepus à votre taille 6
Contrôler la position du siège 6
Régler la longueur du cadre 6
Vérifier le réglage de l'alignement des roues 8
Régler l'inclinaison du siège 8
Régler la hauteur d'assise 9
Utilisation de l'amortisseur arrière à air 9
Régler la direction 10
Régler la largeur et l'inclasion du guidon 10

En route avec le Lepus 11
Fixer le fanion 11
Pression correcte des pneus 11
Changement de vitesse 11
Changer de vitesse à l'aide de la poignée tournante 12
Changer de vitesse à l'aide de la manette d'embout de guidon (option) 12
Freinage 12
Transporter des bagages 13
Poches du garde-boue 13
Rouler avec une remorque ou un deuxième Lepus comme tandem 13
Transporter les enfants 14
Frein de stationnement 14
Lepus avec différentiel 14
Transporter le Lepus 15
Contrôler et régler l'orientation de la bôme 16

Entretien et réparation 17
Intervalles d'entretien 17
Contrôler le voile et le saut des roues 18
Contrôler les pneus 18
Remplacer les pneus ou réparer la crevaison 19
Régler les garde-boues 19
Régler la dynamo (option) 19
Contrôler les freins à disques 20
Contrôler et régler le dérailleur 20
Contrôler de la chaîne 22
Nettoyage et lubrification de la chaîne 22
Contrôler du tube de chaîne 23

Monter les accessoires 24
Attelage universel 24
Monter le adaptateur d'attelage universel 24
Monter le dispositif d'attelage universel 25
Utilisation d'un deuxième Lepus comme tandem 25
Utilisation avec remorque à un essieu BOB 26
Utilisation avec monoporteur Weber 27
Utilisation avec dispositif d'attelage Weber pour timons droits 27
Montage de l'appuie-tête 28

Garanties lègale et additionnelle 48

Contents

Lepus Models 2

Safety information 3
Intended use 3
Before your first ride 3
Observing traffic regulations 3
Avoiding muscle strain 4
Tipping and overturning 4
Braking 4
Suitable clothing and helmet 4
Risk of injury from rotating parts 4
Pedals 5
Being visible for others 5
Riding at night 5
Technical condition 5
Replacement parts and accessories 5
Loading the Lepus 5
Serial Number and Bike Coding 5

Adjusting your Lepus 6
Checking the seat position 6
Adjusting the frame length 6
Checking the tracking adjustment 8
Adjusting the seat angle 8
Adjusting the seat height 9
Adjusting the suspension 9
Adjusting the steering 10
Adjusting the handlebar width / angle 10

Riding your Lepus 11
Attaching the flag 11
Correct tire pressure 11
Shifting 11
Shifting gears with the twist shifter 12
Shifting gears with the bar end shifter (optional) 12
Braking 12
Transporting luggage 13
Seat pouch 13
Pulling a trailer or a second Lepus in tandem 13
Transporting children 14
Parking brake 14
Lepus with differential 14
Transporting the Lepus 15
Removing and fitting the front boom 16

Maintenance and repair 17
Maintenance intervals 17
Checking wheels for lateral/radial true 18
Checking tires 18
Changing tires or repairing a flat 19
Adjusting the fenders 19
Adjusting the dynamo (optional) 19
Checking disc brakes 20
Checking and adjusting the derailleur 20
Checking the chain 22
Cleaning and oiling the chain 22
Checking the chain tube 23

Installing accessories 24
Universal coupling 24
Installing the adapter sheet 24
Installing the universal coupling 25
For use with a second Lepus in tandem 25
For use with a BOB trailer 26
For use with a Weber Monoporter 27
For use with a Weber coupling and straight drawbar 27
Attaching the headrest 28

Conditions of warranty and liability 48

Variantes Lepus

Lepus Custom
Centre de gravité bas pour une sécurité élevée et suspension pour voyager en tout confort

Lepus with quick-adjust frame
High driving safe thanks to low center of gravity and comfortble ride thanks to supension

Lepus Models

Lepus Comfort
bôme surbaissée et roue avant 16“ pour une position assise encore plus confortable

Lepus Comfort
even more comfortable with lower front frame and 16“ front wheel

Consignes de sécurité

Usage auquel le Lepus est destiné

Le Lepus est un vélo couché à trois roues, conçu pour être utilisé sur les routes et les chemins stabilisés. L'utilisation du Lepus est également autorisée sur le terrain. Son usage n'est autorisé qu'avec des accessoires conformément aux prescriptions en matière de circulation, en vigueur dans le pays dans lequel il est utilisé.

Avant le premier départ…

Votre revendeur a monté le Lepus et l'a adapté à votre taille. Lorsque le Lepus doit être réglé pour un autre utilisateur, veuillez lire le chapitre : «Adapter le Lepus à votre taille», page 6. Avant la première utilisation, familiarisezvous d'abord avec le Lepus. En raison de sa conception, il présente des différences notables quant à sa conduite par rapport à un vélo classique. Avant d'utiliser le Lepus sur la route, familiarisez-vous avec sa conduite dans un endroit tranquille et sans circulation.

Respecter les prescriptions en matière de circulation

Le Lepus est un engin sportif, livré sans système d'éclairage dans sa version standard. Il ne doit donc pas être utilisé dans la circulation sans les équipements obligatoires. Prenez conseil auprès de votre revendeur et confiez toute modification à votre vélociste qualifié. Dans le cas où vous intervenez vous-même pour compléter ou modifier le système d'éclairage, prenez connaissance de la réglementation. Les prescriptions en matière de circulation sont différentes selon les pays. Par conséquent, le Lepus doit être équipé d'un système d'éclairage, de lampes et d'un timbre conformément aux prescriptionsen vigueur dans le pays correspondant. Nous offronsdes accessoires en vertu de la réglementation allemande sur la circulation routière.

Safety information

Intended use

The Lepus is a recumbent tricycle intended for use on paved roads and paths. The Lepus should not be ridden in traffic until it has been equipped with the accessories required by the applicable traffic regulations of the country in which it is being used.

Before your first ride...

Your authorized retailer has assembled your new Lepus and adjusted it to your size requirements. Please refer to the section "Adjusting your Lepus" on page 6 if you need to make adjustments for another rider. Before setting out on your first trip, please take some time to familiarize yourself with the Lepus. Due to its unique construction, there are significant differences in handling in comparison with a standard bicycle. Before riding the Lepus on public roads, it is important to familiarize yourself with the handling in a quiet, open area, away from traffic.

Observing traffic regulations

The Lepus is a piece of sports equipment and is delivered in its standard form without a lighting system. Therefore, it cannot be used on public roads until the required accessories have been installed. Consult your authorized retailer for information on the accessories required. All equipment should be installed by a qualified bike mechanic. If you plan on installing or making changes to the lighting system yourself, please study the applicable regulations before you begin.
Traffic regulations are different in every country. It is important to choose a lighting system, reflectors, and a bell in accordance with the applicable regulations of the country in which the trike will be used. We offer accessories that comply with the German road traffic regulations (StVZO).

Eviter les surtensions musculaires
En raison de la position horizontale, d'autres groupes de muscles sont sollicités par rapport à un vélo classique. Si toutefois vous possédez encore peu d'expérience avec un vélo couché, commencez par de petites balades simples afin d'éviter les courbatures.

Renversement et retournement
Les vélos couchés présentent un centre de gravité bas. Par conséquent, il est possible d'obtenir des vitesses élevées dans les virages. En raison de la force centrifuge, le Lepus peut être déporté de la voie dans les tournants pris trop rapidement ou même se renverser et causer des blessures au le cycliste ou à autrui. Evitez les mouvements de braquage ou les freinages brusques dans les virages, qui augmentent le risque de renversement. Soyez prudent si vous vous arrêtez en montée. Le Lepus pourrait repartir en arrière et, si vous freinez brusquement, se retourner. Portez un casque pour votre sécurité.

Freinage
Les freins à disque du Lepus sont extrêmement performants et permettent un bon dosage. Cependant, un blocage des roues peut se produire. Avant le premier départ sur la route, familiarisez-vous avec la force de freinage en effectuant des essais de freinage sur un terrain non fréquenté.

Casque et vêtements adéquats
Portez des vêtements près du corps afin qu'ils ne puissent pas se prendre dans les roues, la chaîne ou le pédalier. Faites attention aux écharpes et aux ceintures qui pendent. Portez un casque afin d'éviter toute blessure à la tête en cas de chutes éventuelles.

Risque de blessures par pièces en rotation
Ne touchez pas les rayons des roues, les freins à disque, ni la chaîne ou le pédalier. Cela peut entraîner de graves blessures. Enclenchez la dynamo uniquement à l'arrêt. En raison de la proximité des rayons, il existe un risque de blessure important.

Avoiding muscle strain
In a recumbent position, the rider uses different muscle groups than with a standard bicycle. Riders with little or no experience on recumbent bikes/trikes should begin with short, easy trips in order to avoid excessive muscle strain.

Tipping and overturning
Recumbent tricycles have a low center of gravity. This allows for cornering at higher speeds. The centrifugal force felt when turning at high speeds, however, can cause the trike to skid or even tip over, which could cause injury to the rider or others. Avoid making hectic steering movements or braking in curves. This increases the trike's tendency to tip.

Be careful when stopping on inclines. The Lepus could roll backwards and, if brakes are applied abruptly, even overturn. Always wear a helmet for your own safety.

Braking
The disc brakes of the Lepus are very powerful and have good modulation. However, it is still possible for the wheels to become locked. Before your first trip in public traffic, be sure to take the time to familiarize yourself with the braking strength by trying a few braking trials in an open area away from road vehicles.

Suitable clothing and helmet
Do not wear loose clothing that could get caught in the wheels or gears. Beware of scarves and clothing strings/cords that hang down. Always wear a helmet in order to avoid head injury in the case of an accident.

Risk of injury from rotating parts
Do not touch the spokes, disc brakes, or gears when the trike is in motion. This can lead to severe injuries. Do not engage/disengage the dynamo when the trike is in motion. The proximity of the spokes poses an acute risk of injury when the wheels are turning.

Pédales
Du fait de la position horizontale, les pieds peuvent glisser des pédales particulièrement facilement. Portez des chaussures dotées de sculptures. Veillez à ce que la pression des pédales soit suffisante. Utilisez des cale-pieds avec une protection antidérapante ou des pédales automatiques.

Etre visible par les autres
Le Lepus est plus bas qu'un vélo classique. C'est la raison pour laquelle il n'est pas toujours bien vu par les autres usagers de la route. Roulez toujours avec le drapeau fourni, celui-ci accroît l'attention des autres usagers de la route.

Rouler dans l'obscurité
Roulez toujours avec de la lumière à l'aube et au crépuscule.

Etat mécanique
Circulez toujours uniquement lorsque le Lepus est en parfait état technique. Avant chaque départ, effectuez un contrôle visuel afin d'identifer les éventuels dommages. Faites régulièrement entretenir le Lepus par votre atelier spécialisé. Les intervalles d'entretien sont indiqués dans le chapitre «Intervalles d'entretien», page 17.

Pièces détachées et accessoires agréés
Le Lepus doit être équipé exclusivement avec les accessoires et les pièces détachées recommandés et agréés par nous. En cas d'usage de pièces ou accessoires autres que ceux mentionnés ci-dessus, la garantie est caduque. Nous déclinons toute responsabilité pour d'éventuels dommages consécutifs à un tel usage. En cas de doute, veuillez contacter votre atelier spécialisé.

Charge admise par le Lepus
Veillez à ce que le poids total admissible du cycliste et des bagages n'excède pas 120 kg. Transportez les bagages uniquement sur le porte-bagages prévu à cet effet et le lowrider (accessoire). Veillez à une répartition uniforme de la charge.

Numéro de série et codage des vélos
Vous trouverez le numéro de série sur l'extrémité du cadre principal (illustration sur la face interne de la couverture). C'est uniquement ici que se peut effectuer le codage. Celui-ci aidera à déterminer le propriétaire en cas de vol ou de perte.

Pedals
In a recumbent position, it is especially easy for the feet to slip from the pedals. Always wear shoes with good tread. Maintain sufficient pressure on the pedals. Use toe clips and straps (slip protection) or clipless pedals.

Being visible for others
The Lepus is lower than an upright bicycle. This may make it more difficult for other road vehicles to see you. Always ride with the flag supplied with your trike. It attracts the attention of other road users.

Riding at night
Always use lights when riding at night or in conditions of low visibility, such as dusk and dawn.

Technical condition
The Lepus should only be ridden in perfect technical condition. Check for damage before each trip. Take the Lepus to your bike shop for regular maintenance. The recommended maintenance intervals can be found in the section "Maintenance intervals" on page 17.

Replacement parts and accessories
Use only the replacement parts and accessories recommended by HASE for the Lepus. If other parts are used, the warranty will lose its validity. HASE is not liable for any resulting damage. Consult your bike shop for more information.

Loading the Lepus
Be sure not to exceed the maximum permissible combined weight for rider and luggage: 120 kg (265 pounds). All luggage should be secured using the mesh behind the seat. Always ensure that the load is distributed evenly.

Serial Number and Bike Coding
The serial number you can find on the End of Frame (below the seat). Here and only here is the place to engrave the Bike Coding. This helps after thievery or lost to find the owner.

Adapter le Lepus à votre taille

Le bon réglage du Lepus est important pour le bien-être et la performance lors de l'utilisation. Le Lepus peut se régler individuellement entre 1,20 et 2 m selon la taille du cycliste. En cas de modèles munis d'un réglage rapide du cadre, il est possible de modifier la longueur du cadre dans une plage de réglage de 25 cm. Au-delà, une adaptation du réglage rapide du cadre et de la chaîne est nécessaire. Pour les modèles ne comportant pas de réglage rapide du cadre et ayant été adaptés à la taille du cycliste à l'état de livraison, toute modification de la longueur du cadre nécessite de raccourcir ou de ralonger la chaîne.

Contrôler la position du siège

Asseyez-vous sur le siège du Lepus et posez vos pieds sur les pédales, le coussinet de la plante coïncidant avec l'axe de pédale. Les manivelles étant parallèles à la bôme, la jambe en extension doit être quasi tendue (cf. illustration du haut) de façon à ce que vous vous sentiez à l'aise. Si cette jambe ne peut pas être suffisamment tendue ou que le pied n'atteint que difficilement la pédale, ajustez à nouveau la longueur.

Régler la longueur du cadre

Le Lepus est livré avec trois roulettes de renvoi (deux pour le tendeur de chaîne), afin d'offrir une plage de réglage la plus large possible dans le cas d'utilisateurs multiples. Jusqu'à 10 cm, les réglages en longeur sont rattrapés par le tendeur de chaîne.

1. Desserrez les deux vis à six pans creux entre la bôme et le cadre principal (1) à l'aide d'une clé Allen de 6 mm. Placez-vous du côté droit du Lepus (vu dans le sens de la conduite).
2. Tenez la roue avant avec une main et le guidon avec l'autre.
3. Rapprochez le guidon de la roue avant ou au contraire éloignez-les l'un de l'autre selon que vous souhaitez respectivement réduire ou augmenter la longueur.

Adjusting your Lepus

The proper adjustment of the Lepus is important for riding comfort and performance. The Lepus can be adjusted to the dimensions of the riders from approx. 1.20 to 2 m (4' to 6'7") in height. Models with a quick-adjust frame can be adjusted to any length within the maximum range of 10 cm. Larger adjustments require a modification of the quick-adjust assembly and chain length. When adjusting the frame length on models without quick-adjust frames, whose dimensions upon delivery are custom-fitted to the height of the rider, the chain must also be shortened or lengthened.

Checking the seat position

Sit down on the Lepus seat and place your feet on the pedals with the balls of your feet on the pedal axles. When the crank arms are lined up with the front boom, one leg should be almost straight (see above photo) and in a comfortable position. Do not straighten the leg to its full length. Otherwise, it will be very difficult to reach the pedals, and the length will have to be readjusted.

Adjusting the frame length

The Lepus is delivered with three idler pulleys (two belongs to the the chain tensioner) to ensure the largest possible adjustment for possibly several riders. Length adjustments up to 10 cm offset the chain tensioner.

1. Loosen the two Allen bolts between the front boom and the main frame (1) using a 6 mm Allen key. Position yourself on the right side of the Lepus (when facing in the direction of travel).
2. Grasp the front wheel in one hand and the handlebar in the other.
3. Pull the wheel and the handlebar toward one another in order to decrease the length or push them away from one another to increase the length.

Remarque:
Si vous voulez changer le réglage en longueur au-delà de10 cm, la dépose temporaire de la roulette de renvoi mobile est nécessaire. Pour ce faire, procédez comme suit:

Raccourcir le cadre:

Déposez la roulette de renvoi mobile (1) en dévissant les deux vis M5 (2). Réduisez la longueur du vélo comme décrit plus haut. Fixez la roulette sur la paire de trous qui convient et serrez les vis à un couple de 5,5 Nm. Comptez de combien de crans (1 paire de trous = 1 cran) vous avez déplacé la roulette : ôtez autant de fois quatre maillons de chaîne. Replacez la chaîne conformément à l'illustration.

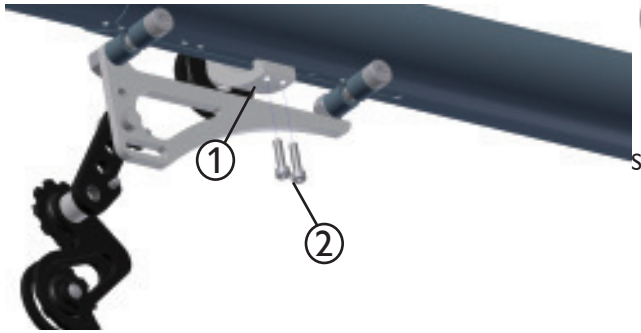
Allonger le cadre:

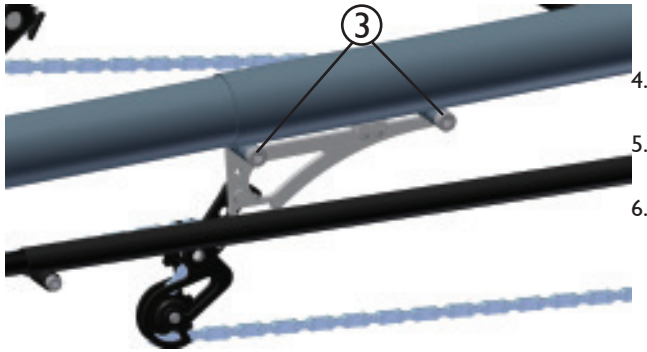
Déposez la roulette de renvoi mobile (1) en dévissant les deux vis M5 (2). Augmentez la longueur du vélo comme décrit plus haut. Fixez la roulette sur le double trou qui convient et serrez les vis à un couple de 5,5 Nm. Comptez de combien de crans (1 paire de trou = 1 cran) vous avez déplacé la roulette : ajoutez autant de fois quatre maillons à la chaîne. Replacez la chaîne conformément à l'illustration.

Attention!
La bôme ne doit pas être sortie au-delà du point où la roulette mobile, fixée sur la dernière paire de trous, vient au contact de la vis de serrage de bôme la plus en avant.

4. Assurez-vous que votre position assise est correcte. Si des ajustements sont nécessaires, répétez les étapes ci-dessus.
5. L'axe de pédalier doit être parfaitement horizontal. Voir p. 16 « Réglage de la bôme ».
6. A l'aide d'une clé mâle à six pans, serrez les deux vis à six pans creux (1) (illustr. de droite) de serrage du cadre sur la bôme à un couple de 23 Nm.

Attention!
Il est impératif de serrer ces vis à un couple de 23 Nm. Rouler avec un serrage de ces vis insuffisant peut provoquer un accident et endommager le cadre.





Note:
If you want to adjust the length by more than approx. 10 cm, you need to remove the as an intermediate step, the movable pulley. Go to the following:For models with a quick-adjust frame:

Shortening the frame:

Loosen the removable pulley (1) by unscrewing the two M5 Allen bolts (2). Shorten the bike length as described above. Attach the movable pulley in a matching pair of holes and tighten the two Allen bolts using a 3mm Allen key and a torque of 5,5 Nm (4 ft-lbs). For each hole pair the pulley has been moved, four links of the chain must be removed. Route the chain as seen in the picture.

Lenghtening the frame:

Loosen the removable pulley (1) by unscrewing the two M5 Allen bolts (2). Lenghtening the bike length as described above. Attach the movable pulley in a matching pair of holes and tighten the two Allen bolts using a 3mm Allen key and a torque of 5,5 Nm (4 ft-lbs). For each hole pair the pulley has been moved, four links of the chain must be added. Route the chain as seen in the picture.

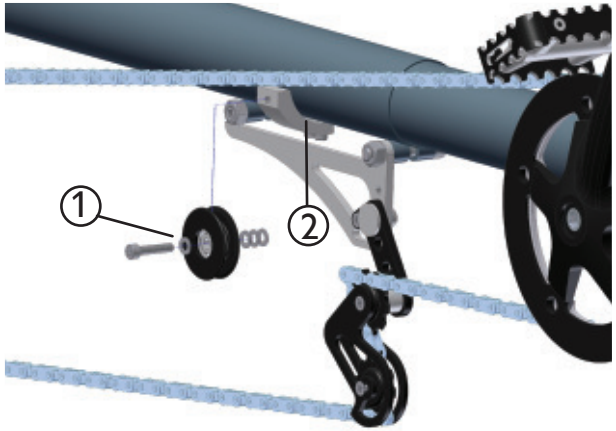
Caution!
The front boom mody be pulled up to the extent until the movable pulley in the last pair of holes contacts the front clamp screw. Riding with an over-extended boom could cause accidents or damage to the frame.

4. Check the seat position. If further adjustment is required, repeat the steps 2-3.
5. The bottom bracket shaft must be horizontally. See page 16.
6. Tighten the two Allen bolts (3) between the front boom amd the main frame using a 6mm Allen key and a torque of 23 Nm (17 ft-lbs).

Caution!
It is absolutely necessary to tighten these bolts with a torque of 23 N (17 ft-lbs). Riding with loose bolts poses a high risk of accident and damage to the frame.

Remarque:
Une fois le cadre correctement réglé en longueur pour un cycliste, la troisième roulette de renvoi (1) peut être démontée pour optimiser la ligne de chaîne et minimiser les pertes de rendement par friction. Le support de roulette de renvoi (2) a une fonction antivrillage et ne doit donc pas être supprimé.

Remarque:
Pour des cyclistes de très petite taille, des manivelles plus courtes (option)peuvent être montées. Ainsi, vous pouvez transformer en toute facilité le Lepus en bicyclette pour enfants, permettant une utilisation jusqu'à l'âge adulte. Une réduction de la chaîne peut s'avérer nécessaire.



Note:
Is the approbiate length setting found for a rider, the third idler pulley (1) can be removed for an optimized chain line with less friction.The idler pulley holder (2) serves as an anti-rotation device and must not be removed.

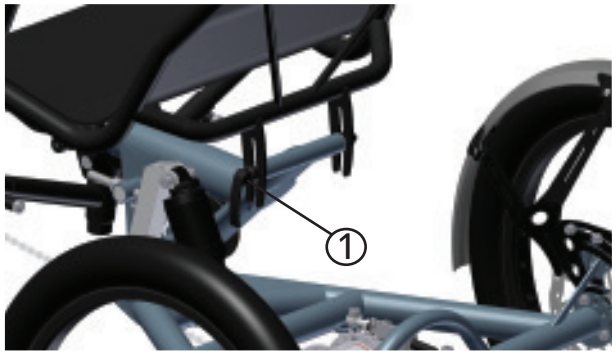
Note:
Shorter crank arms are also available (accessoires) for very small riders. In this case the chain may have to be shortened.

Vérifier le réglage de l'alignement des roues

Les roues sont inclinées pour une stabilité accrue en virage (carrossage négatif). Etant donné que le cadre n'est pas parallèle à la chaussée, l'alignement des roues change en cas de modifications importantes de la longueur du cadre. Les roues ne sont alors plus parallèles à la trajectoire, ce qui génère un frottement important entre les roues et la chaussée. Cela augmente la résistance au roulement et l'usure des pneus. Les Lepus munis d'un réglage rapide du cadre sont réglés sur une taille de 175 cm. L'alignement des roues doit uniquement être soumis à un nouveau réglage lorsque vous réduisez ou rallongez la longueur du cadre de plus de 20 cm, que vous remplacez la bôme par une bôme surbaissée, que vous montez une fourche suspendue ou que vous utilisez une roue avant d'une dimension différente. Faites régler l'alignement des roues par un atelier spécialisé.

Régler l'inclinaison du siège

1. Desserrez le serrage rapide (1) des haubans du dossier.
2. Inclinez le siège dans la position souhaitée.
3. Resserrez le serrage rapide (1).



Checking the tracking adjustment

The wheels are tilted for increased cornering stability (camber). Because the frame does not lie parallel to the road surface, changes in tracking can result from adjustments in the length of the frame. The wheels may no longer be parallel to the direction of travel so that major friction is produced between the wheels and the road when riding. This increases road resistance and tire wear.
Lepus models are factory-adjusted to the specified height of the rider. The tracking must only be adjusted if the frame length is shortened or extended by more than 20 cm (8 in), if the front boom is replaced with a lowered boom, if a suspension fork is installed, or if the front wheel is replaced by a larger or smaller wheel. Tracking adjustments should only be made by a qualified bicycle mechanic.

Adjusting the seat angle

1. Loosen the quick release (1) of the seat stay.
2. Adjust the seat angle to the desired position.
3. Retighten the quick release (1).

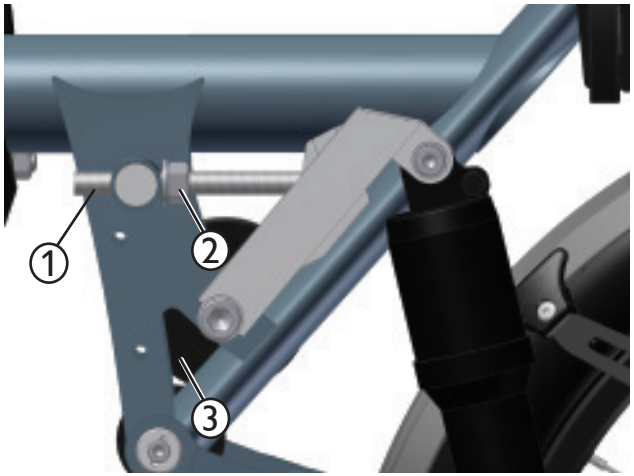
Régler la hauteur d'assise

Il vous est possible, par une vis de réglage (1) au niveau de la suspension, de faire varier la hauteur d'assise du Lepus sur une plage de 100 mm.

1. Desserrez le contre-écrou M10 (2) avec une clé plate de 16 mm.
2. Le réglage se fait, soit en vissant (position basse), soit en dévissant (position haute) la vis de réglage (1). Utilisez une clé mâle à six pans de 5 mm pour obtenir la hauteur d'assise souhaitée.
3. Serrez le contre-écrou (2).

Remarque:
Si le siège est réglé en position haute, la chaîne doit passer par-dessus la roulette de renvoi.

Remarque:
Quand la vis de réglage est dévissée de façon importante (siège en position haute), un réglage du pincement et de la position du filet à bagages est nécessaire.



Adjusting the seat height

You have the possibility to vary the seat height of the Lepus within 100 mm by setting the adjustment bolt (1) on the suspension.

1. Loosen the M10 lock nut (2) with a 16mm wrench.
2. Use a 5mm Allen key to adjust the desired seat height. The setting is made by turning in (lower seat position) or tuning out (higher seat position) of the adjusting bolt (1).
3. Tighten the lock nut (2) firmly.

Note:
At a very high seat position, the chain should run over the big idler pulley (3).

Note:
If the adjustment bolt is turned out very far (high seat position), the track and the luggage net must be readjusted.

Utilisation de l'amortisseur arrière à air

En modulant la pression d'air de l'amortisseur, vous pouvez influer sur la tenue de route et le confort du Lepus. A l'aide d'une pompe spécifique pour amortisseurs (en vente dans les magasins spécialisés), vous pouvez gonfler l'amortisseur. La pression nécessaire dépend du poids du pilote, des bagages et du comportement souhaité. Pour les cyclistes qui n'ont jamais roulé avec des suspensions, une pression élevée est conseillée. Le revendeur vous conseillera volontiers sur le réglage de suspension optimal pour vous.

Remarque:
L'amortisseur devrait idéalement se comprimer d'environ 5 mm quand le pilote s'assied sur le siège. Nettoyez de temps à autre le corps et le plongeur de l'amortisseur afin de garantir un coulissement sans friction.

Attention!
Pression de gonflage : mini : 5 bar ; maxi : 10,5 bar

Adjusting the suspension

You can adjust the driving characteristics of the Lepus by the air pressure in the suspension. Please use a special shock pump (available from your local bike shop) to increase or decrease air pressure in the shock to your desired rate. The desired rate depends on rider weight, luggage and the desired handling characteristics. For riders who have previously driven without suspension, much pressure is recommended. Your dealer will be pleased to advise how the suspension is adjusted best for you.

Note:
The shock should deflect about 5mm, when the rider is seated. Keep the shock clean to ensure a low friction compression.

Caution!
Pressure: min. 5 bar; max. 10,5 bar

Régler la direction

Les mouvements du guidon sont transmis à la roue avant au moyen d'une biellette de direction (1). Cette dernière est composée de deux tubes coulissants, insérés l'un dans l'autre, fixés à l'aide d'un œil de serrage. Après modifications de la longueur du Lepus, le guidon doit être de nouveau aligné.

1. Desserrez la vis à six pans creux (2) au niveau de la bielle de direction (côté gauche du Lepus) à l'aide d'une clé mâle adaptée de 5 mm. Placez la roue avant sur «Direct» et maintenez-la dans cette position.
2. Orientez le guidon dans un angle droit par rapport au cadre principal.
3. Serrez la vis à six pans creux (2) au niveau de la bielle de direction à l'aide d'une clé mâle adaptée de 5 mm.
4. Contrôlez la liberté de mouvement de la direction en déplaçant le guidon vers la gauche et vers la droite jusqu'à la butée.

Attention !
Les limitations de la liberté de mouvement peuvent entraîner des accidents avec des blessures.

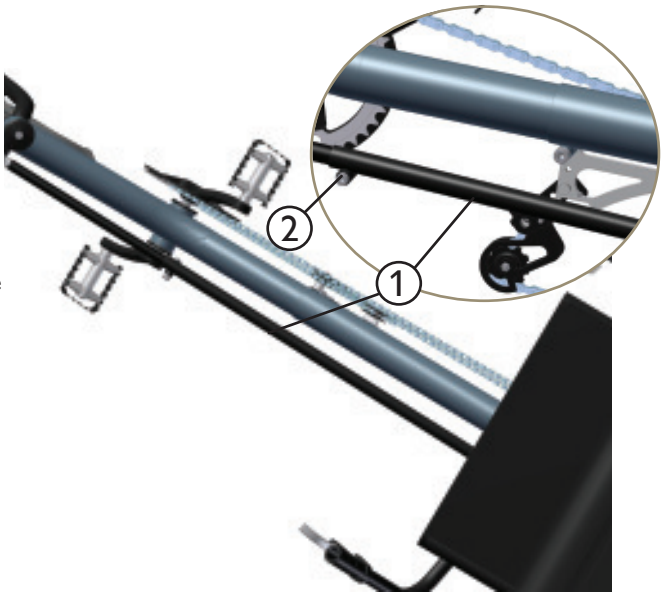
Régler la largeur et l'inclinaison du guidon

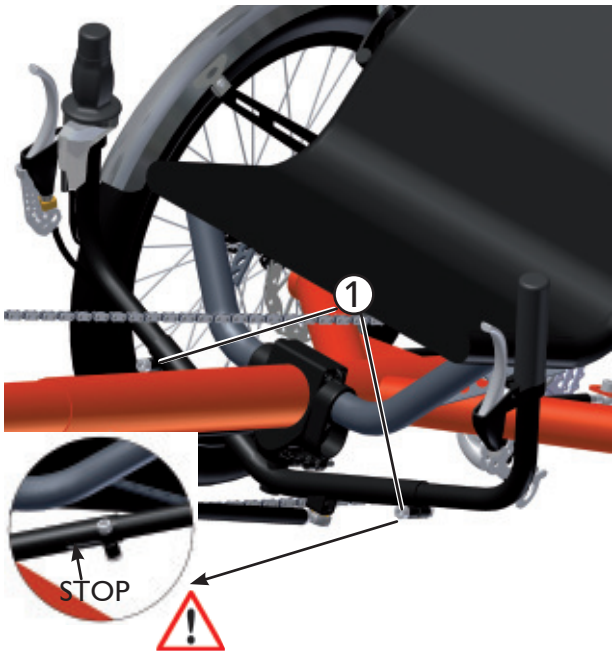
Vous pouvez adapter la largeur et l'inclinaison du guidon à la largeur de vos épaules et à la longueur de vos bras.

1. Desserrez les vis (1) de part et d'autre du guidon à l'aide d'une de Allen 6 mm.
2. Retirez les extrémités du guidon pour élargir le guidon ou insérez les extrémités du guidon pour le rétrécir.

Attention !
Les poignées du guidon ne doivent pas être sorties au point qu'on en voie l'extrémité dans la fente se trouvant dans la pièce centrale du guidon. Risque d'accident ! A l'effort, la pièce centrale risque de se rompre.

Les poignées ne doivent pas être sorties au point de buter contre Les roues et/ou les garde-boues. Risque d'accident ! En braquage maximal, la direction pourrait se bloquer.





Adjusting the steering

The movements of the handlebars are conveyed to the front wheel by means of a steering rod (1). The steering rod consists of two tubes, the smaller of which fits inside of the larger and can be moved to adjust the length. Their position is fixed by means of a clamping bolt. The steering rod must be readjusted if the length of the Lepus has been changed.

1. Loosen the Allen bolt (2) on the steering rod (left side of the Lepus) with a 5mm Allen key. Position the front wheel so that it is pointing forward and hold it in this position.
2. Position the handlebar so that it is perpendicular to the main frame.
3. Tighten the Allen bolt (2) on the steering rod with a 5mm Allen key.
4. Check that the handlebar has full freedom of movement by moving it as far as it will go to the left and to the right.

Caution!
Any restrictions in handlebar movement could lead to accidents with possible injuries.

Adjusting the handlebar width / angle

You can adjust the width and angle of the handlebar to fit your shoulder width and arm length.

1. Loosen the bolts (1) on each side of the handlebar using a 6mm Allen key.
2. Pull out the handlebar grips in order to increase the width, or push the grips further in to decrease the width.

Caution!
The ends of the grips should not be visible through the slots in the center section of the handlebar.This means they have been pulled out past their minimum insertion length. Major risk of accident! If too much pressure is placed on the grips, the center section could break.

Make sure that the handlebar grips are not pulled out so far that they bump against the wheels or fenders. Major risk of accident! The steering could lock in the handlebar's maximum left or right position.

En route avec le Lepus

Fixer le fanion

Attention !

Le Lepus est plus bas qu'un vélo classique. C'est la raison pour laquelle il n'est pas toujours bien vu par les autres usagers de la route. Il convient donc de toujours rouler avec le drapeau prévu.

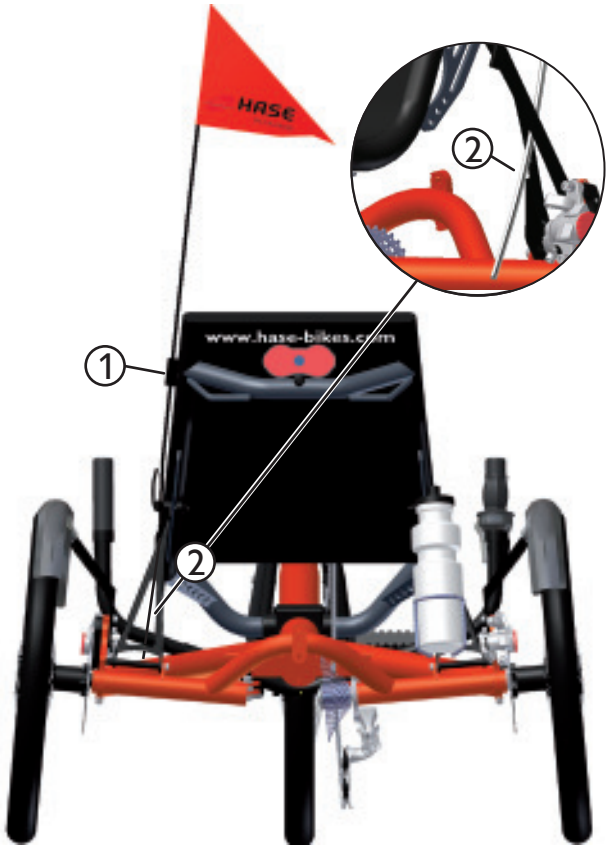
Faites passer la hampe du fanion à travers la boucle (1) située sur le côté gauche de la toile du siège. (En cas de circulation à gauche, sur le côté droit) et bloquez-la dans la partie inférieure (2) du hauban.

Pression correcte des pneus

Roulez uniquement avec une pression correcte. La plage de pression admissible est indiquée sur les flancs des pneus.

Changement de vitesse

Les vitesses permettent d'adapter votre effort physique au relief rencontré et à la l'allure désirée. L'Energie nécessaire à chaque tour de pédale peut être réduite en choisissant un rapport adapté. Une montée à fort pourcentage sera plus facile à gravir avec un développement court qu'avec un développement long. Un rapport bien choisi devrait toujours permettre une fréquence de pédalage supérieure à 70 tours à la minute. Cette cadence est optimale pour économiser vos forces et ménager vos genoux.
Le Lepus est équipé en série d'un dérailleur à 9 vitesses avec manette tournante. Sinon, un changement de 14 vitesses Rohloff ou 8 vitesses Shimano Nexus peut être utilisé. Au lieu de la poignée tournante, une manette d'embout de guidon (bar end shifter) peut être choisie en option pour le dérailleur. Un dérailleur avant et le pédalier planétaire Speeddrive sont proposés en option. Avec un dérailleur, les vitesses ne peuvent être passées que lorsque vous pédalez. Dans le cas d'un moyeu à vitesses, cela est également possible à l'arrêt. La plage de développement de votre changement de vitesse est indiquée dans la table des développements figurant dans les données techniques, page 30.



Riding your Lepus

Attaching the flag

Caution!

The Lepus is lower than an upright bicycle. This may make it more difficult for other road vehicles to see you. Use the included flag at all times.

Push the pole of the Lepus flag through the loop (1) on the left side of the seat cover (or on the right side for driving on the left) and brace the end by wedging it in the triangular opening of the seat stay.

Correct tire pressure

The Lepus should only be ridden with the correct tire pressure. The tire pressure range is specified on the tire sidewalls.

Shifting

Shifting gears allows you to adjust pedaling strength to the terrain and desired speed. The force required per pedal revolution can be decreased by selecting the appropriate gear. In this way, it is much easier to ride up a steep hill in a lower gear than in a high gear. In a lower gear, however, you are slower and have to pedal faster. High gears are best suited for riding at higher speeds on flat terrain or riding downhill. Select a gear that allows you to pedal at more than 70 pedal revolutions per minute. This cadence is optimal for producing sustained power and preventing excessive strain on the knee joints.
In its standard version, the Lepus is equipped with a 9-speed derailleur system with twist shifter. The Lepus can also be ordered with a 14-speed Rohloff or an 8-speed Shimano Nexus internally geared hub. For trikes with derailleur gears, a bar end shifter is available in place of the twist shifter. Other option include the hub gear Speeddrive. With derailleur systems, the gears can only be shifted when pedaling. Hub gears allow you to shift even when the pedals are not in motion. The gear ratios for your gear system are listed in the Table of Distance Traveled per Crank Revolution, which can be found in the section Technical data, page 30.

Attention !
Respectez également les instructions de service jointes du fabricant de changements de vitesses.

Attention !
Avant le premier départ sur la route, familiarisez-vous avec le changement de vitesse sur un terrain non-fréquenté. L'utilisation du changement de vitesse pourrait détourner votre attention de la circulation sur la route.

Changer de vitesse à l'aide de la poignée tournante

Si vous tournez la manette tournante (1) située sur l'extrémité droite du guidon dans le sens des aiguilles d'une montre, vous passez à des vitesses plus élevées pour rouler plus rapidement. Si vous tournez la manette tournante dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous passez à des vitesses inférieures pour rouler plus lentement.

Changer de vitesse à l'aide de la manette d'embout de guidon (option)

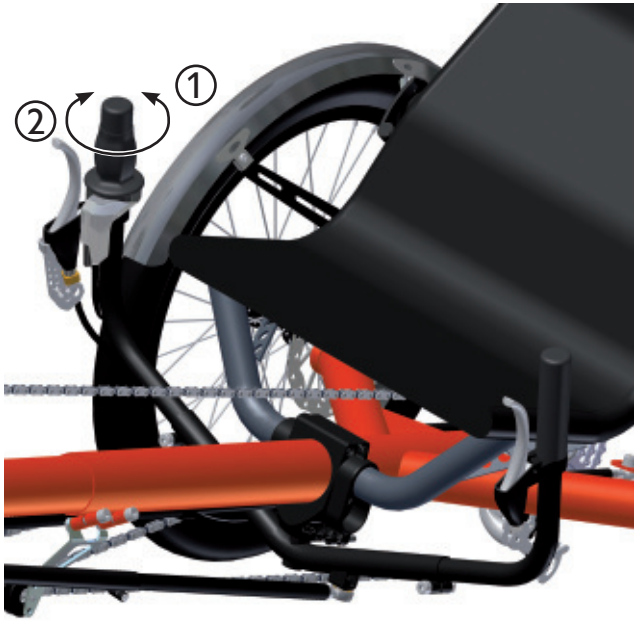
Si vous déplacez le levier situé sur l'extrémité droite du guidon (3) vers l'avant, vous passez sur des développements plus longs pour rouler plus rapidement. Si vous le déplacez vers l'arrière et vers le conducteur, vous passez sur des développements plus courts pour rouler plus lentement.

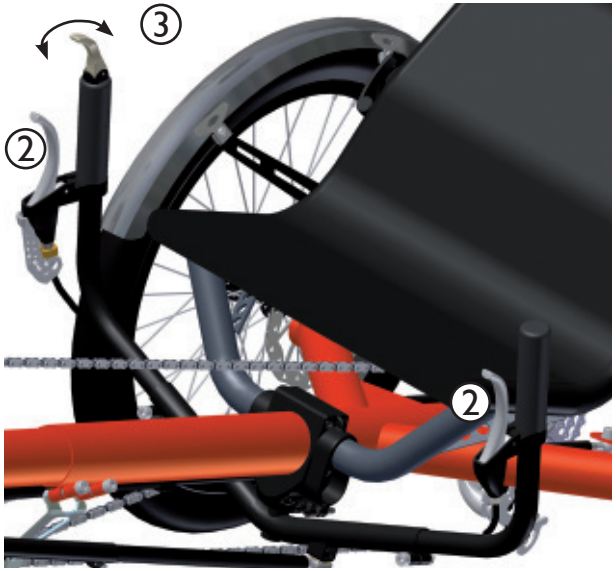
Freinage

Le Lepus est équipé en série de freins à disques mécaniques. Des freins à disques hydrauliques peuvent également être utilisés en option.

Les leviers de freins (2) sont placés à gauche et à droite au niveau des extrémités du guidon. Le levier gauche permet de freiner la roue gauche et le levier droit la roue droite.

Attention !
Les freins à disques du Lepus sont extrêmement performants et permettent un bon dosage. Cependant, un blocage des roues peut se produire. Avant le premier départ sur la route, familiarisez-vous avec la force de freinage en effectuant des essais de freinage sur un terrain non-fréquenté.





Caution!
Please note the information provided in the enclosed manual from the gear system manufacturer.

Caution!
Before riding the Lepus on public roads, be sure to familiarize yourself with gear shifting in an open area away from traffic. Shifting gears takes practice, which could distract you from navigating road traffic.

Shifting gears with the twist shifter

Turn the twist shifter (1) on the right handlebar clockwise to shift to a higher gear for faster riding or counterclockwise to shift to a lower gear for slower riding.

Shifting gears with the bar end shifter (optional)

Move the lever at the tip of the right handlebar grip (3) forward, away from you, to shift to a higher gear for faster riding or backward, toward you, to shift to a lower gear for slower riding.

Braking

In its standard version, the Lepus is equipped with mechanical disc brakes. Hydraulic disc brakes are also available.

The brake levers (2) are mounted on the left and right grips of the handlebar. The left wheel brake is controlled with the left brake lever, and the right wheel brake with the right brake lever.

Caution!
The disc brakes of the Lepus are very powerful and have good modulation. However, it is still possible for the wheels to become locked. Before riding the Lepus on public roads, be sure to familiarize yourself with the braking force by trying a few braking trials in an open area away from traffic.

Arrimer des bagages

Derrière le siège se trouve une plateforme à bagages. Vous avez en outre la possibilité d'y fixer notre sacoche à bagages Hase (1) dédiée. Celle-ci est dotée d'un système de fermeture magnétique. Vous pouvez également fixer, à l'aide des sandows, d'autres modèles, comme par ex. des sacoches des marques Ortlieb, VauDe, etc. Veillez néanmoins à ce que les sandows ne se prennent pas dans les pignons.

Remarque:
Lorsque vous chargez une grande quantité de bagages, veillez à répartir la charge de façon équilibrée. Charger le Lepus d'un seul côté peut en altérer la tenue de route.

Poche au niveau du dossier

Une petite poche à fermeture éclair (2) dans laquelle vous pouvez conserver de petits objets se trouve sur le dossier du siège.

Remarque :
Vous pouvez aussi y conserver nos cartes postales Hase que vous pouvez distribuer aux «passants» intéressés. Cela vous dispensera de longues explications. Vous pouvez, à tout moment, commander les cartes postales chez nous.

Rouler avec une remorque ou un deuxième Lepus comme tandem

A l'aide du dispositif d'attelage universel (4) (options), le Lepus peut être utilisé en association avec un deuxième Lepus comme tandem. Cependant, vous pouvez également raccorder une remorque au dispositif d'attelage Weber, une remorque à un essieu BOB ou un monoporteur.

Transporting luggage

Special mounts (1) for a bicycle bag are located behind the seat. These mounts are suitable for various models of bags. We recommend our Lepus Cordura Luggage Bag. Other hook-mounted bicycle bags, such as Ortlieb or VauDe bags, can also be used. Be sure that such bags do not come in contact with the sprockets.

Note:
When transporting larger quantities of luggage, be sure to distribute the load evenly. An unbalanced load can cause difficulties in road handling.

Seat pouch

A small zippered pouch (2) is built in to the seat back. This pouch can be used for storing small object such as keys, sunglasses, etc.

Note:
These pouches are also perfect for keeping our Hase postcards on hand for interested passers-by. This saves you from having to make lengthy explanations. The postcards can be reordered from our office at any time.

Pulling a trailer or a second Lepus in tandem

With the universal coupling (accessory, see page 24), the Lepus can be used in combination with a second Lepus as a tandem trike. You can also attach a trailer with a Weber coupling, a BOB trailer, or a Weber Monoporter.

Transporter des enfants

En raison de la conception, il n'est pas possible de placer un siège enfant sur le Lepus. Si vous souhaitez emmener des enfants, il convient d'utiliser une remorque pour enfants prévue à cet effet. Vous trouverez, parmi les accessoires, un dispositif d'attelage universel. Pour les enfants plus grands qui veulent eux-mêmes participer au pédalage, nous vous recommandons d'utiliser les remorques à pédales Hase.

Frein de stationnement

Afin qu'il ne puisse pas partir dans une pente lors d'un arrêt, le Lepus est équipé d'un frein de stationnement.

Un levier (1) se trouve sur la poignée droite du guidon dans les freins à disques mécaniques.

1. Déplacez le levier vers l'avant.
2. Le frein est alors bloqué.
3. Déplacez le levier vers l'arrière. Le frein est désenclenché.

Une bande Velcro (2) est apposée sur la manette gauche du guidon dans les freins à disques hydrauliques.

1. Serrez le levier de frein.
2. Posez la bande Velcro (2) autour de la manette de freinage et fixez-la sur la poignée.
3. Le frein est désormais bloqué.
4. Retirez la bande Velcro (2). Le frein est désenclenché.

Lepus avec différentiel

Un différentiel (en option) permet de répartir la motricité sur les deux roues arrière.

Remarque:
Par construction, le différentiel entraîne, quand la transmission n'est pas en charge, un léger jeu au niveau du roulement côté gauche. Lors du pédalage, le roulement présente un jeu nul.

Transporting children

The special frame of the Lepus cannot accommodate a child's seat. If you want to transport children, a child trailer must be used. A universal coupling is available as an accessory. For older children who want to help with the pedalling, we recommend the Hase trailer Trets.

Parking brake

The Lepus is equipped with a parking brake to prevent it from rolling when parked.

Trikes with mechanical disc brakes have a lever (1) on the right handlebar grip.

1. Move the lever forward.
2. The brake is now engaged.
3. Move the lever back. The brake is disengaged.

For tricycles with hydraulic disc brakes, a Velcro strap (2) is attached to the left handlebar grip.

1. Pull the brake lever.
2. Wrap the Velcro strap (2) around the brake lever and attach the strap to the grip.
3. The brake is now engaged.
4. Remove the Velcro strap (2). The brake is disengaged.

Lepus with differential

The optional differential offers even more safety and stability on loose road surfaces. It transfers the power to both rear wheels.

Note:
Due to the construction of the differential, the left axle has little bearing play when it is unstressed. During the ride is no bearing play.

Transport du Lepus

Si vous devez transporter le Lepus en voiture, en train ou tout autre véhicule, vous pouvez le plier sans outils. Pour réduire l'encombrement, vous avez encore la possibilité de rentrer complètement la bôme ou même de la déposer (voir également p. 6 : régler la longueur de cadre).

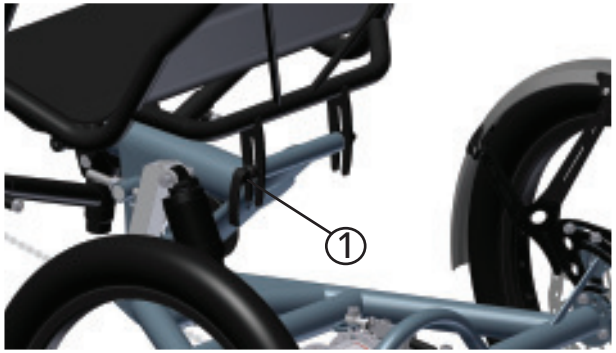
1. Placez-vous derrière le Lepus, soulevez légèrement l'armature du siège et, avec votre genou, poussez la partie arrière vers le bas jusqu'à ce que celle-ci se dégage de la suspension.
2. Desserrez le blocage rapide (1) de la traverse du siège et ôtez-le de son tube.
3 Rabattez le siège vers l'avant.

4. Réinsérez le blocage rapide dans son tube et vissez-le afin de ne pas le perdre.

Remarque:
En desserrant les courroies de tension de l'assise du siège, celui-ci se plie plus facilement. N'oubliez pas de les resserrer par la suite. Si vous voulez soulever le Lepus plié, vous pouvez empêcher la partie arrière de se déplier en utilisant une sangle ou un sandow.

5. Faites une marque en dessous (par ex. à l'aide d'un feutre indélébile) pour repérer la position de la bôme dans le tube de cadre. Ainsi, vous retrouverez plus facilement la position initiale.
6. Raccourcissez le cadre au maximum. La procédure est décrite au paragraphe « Réglage du cadre en longueur », p. 6.
7. Desserrez le blocage rapide de la roue avant et déposez celle-ci.

Attention!
Veillez à ne pas endommager le garde-boue avant.



Transporting the Lepus

If it is necessary to transport the Lepus in a car, train or other vehicles, then you can folde the Lepus without tools. To reduce the overall size, you can also insert completely or remove the frontboom (see also page 6, Adjusting the frame length).

1. Stand behind the Lepus, lift the Lepus seat and press the rear frame down using your knee, until it disengages from the suspension.
2. Loosen the quick release (2) of the seat brace and remove it from the tube.
3. Tilt the seat forward.

4. Put the quick release into the tube tighten it so you do not loose it.

Note:
The seat can be folded easier by solving the lower belt tenioning. Do not forget to tighten them again afterwards. If you want to lift the folded Lepus, you can prevent swinging back of the rear boom with a tension belt or expander.

5. Mark (for example with a permanent marker) the position of the front boom in the main frame on the bottom of the tube. This makes it easier to reassemble the trike with its original dimensions.
6. Adjust the frame to its minimal lenght. For more information, see section "Adjusting the frame length" on page 6.
7. Loosen the quick release on the fork anf take the front wheel out.

Caution!
Be careful not to damage the front fender.

8. A présent, vous pouvez transporter le Lepus.

Attention!
Protégez les pièces fragiles telles que les freins à disques et le dérailleur arrière contre tout dommage.

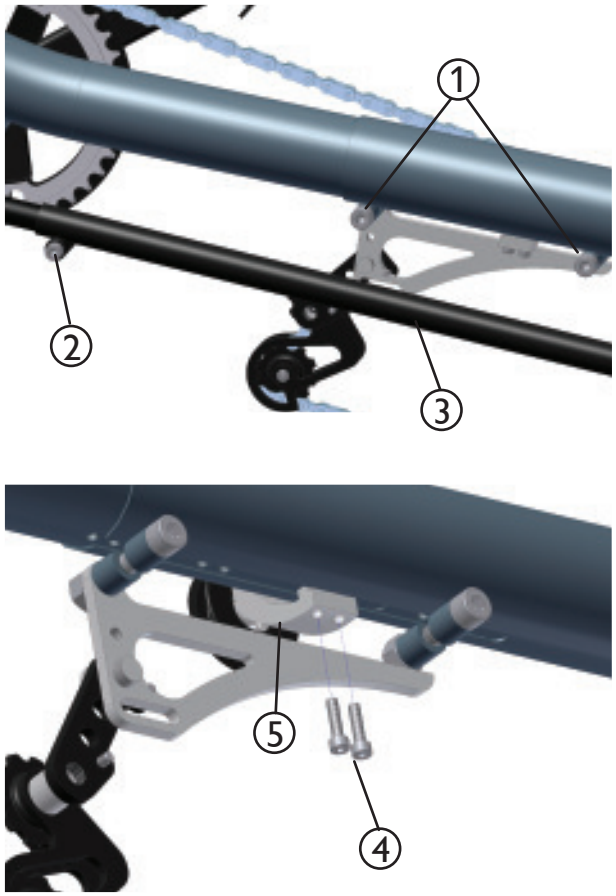
Pour le transport en avion et le transport par transporteur, nous vous recommandons d'emballer le Lepus dans un carton.

Monter et démonter la bôme

Pour réduire davantage la longueur du cadre, la bôme peut être déposée.

1. Retirez la chaîne du plateau.
2. Desserrez les deux vis à six pans creux (1) de serrage de la bôme à l'aide d'une clé Allen de 6 mm.
3. Desserrez la vis à six pans creux (2) au niveau de la biellette de direction (3) (côté gauche du Lepus) à l'aide d'une clé Allen de 5 mm et retirez du cadre la bôme et désolidarisez les tubes intérieur et extérieur de la biellette de direction.
4. Desserrez les vis à six pans creux (4) du support de la roulette mobile (5) et extrayez la bôme hors du tube de cadre, ainsi que le tube interne de la biellette de direction hors du tube externe.
5. Protégez la bôme et la biellette de direction de tout dommage éventuel.
6. Pour le remontage, procédez dans l'ordre inverse. Introduisez la bôme dans le cadre de telle sorte que le support de roulette (5) s'insère dans la fente de serrage.
7. Orientez la bôme correctement dans le cadre puis réglez la direction (p. 8).

Attention!
Il est impératif de serrer ces vis à un couple de 23 Nm. Rouler avec un serrage de ces vis insuffisant peut provoquer un accident et endommager le cadre.



8. Now you can transport the Lepus.

Caution!
Be sure to protect all sensitive parts, such as as the disc brakes and rear derailleur, from damage.

If you are planning to take the Lepus on an airplane or have it shipped by a forwarding company, we recommend packaging it in a cardboard box for protection.

Removing and fitting the front boom

The front boom can be removed from the main frame to further reduce the frame length.

1. Remove the chain from the chainring.
2. Loosen the two Allen bolts (1) between the front boom and the main frame using a 6mm Allen key.
3. Loosen the Allen bolt (2) on the steering rod (3) (on the left side of the Lepus) using a 5mm Allen key.
4. Loosen the Allen bolts (4) on the movable pulley holder with a 3mm Allen key and then pull the front boom out of the main frame and the inner tube of the steering rod assembly out of the outer tube.
5. Be sure to protect the front boom and steering rod assembly from damage.
6. To fit the front boom, follow the above instructions in reverse order. Insert the front boom into the main frame that the movable pulley holder (5) fits into the clamp slot,
7. Align the front boom after assembling and adjust the steering (see page 8).

Caution!
It is absolutely necessary to tighten these bolts (1) with a torque of 23 Nm (17 ft-lbs). Riding with loose bolts poses a high risk of accident and damage to the frame.

Entretien et réparation

Intervalles d'entretien

Remarque:
Faites réaliser tous les travaux d'inspection et d'entretien par votre revendeur Hase.

La première inspection s'effectue au bout des 300 premiers km. Les autres opérations tous les 3000 km ou une fois par an.

Composant	Activité	Avant chaque trajet	Chaque mois	Chaque année
Eclairage	Contrôler le fonctionnement	X		
Pneus	Contrôler la pression d'air Contrôler l'usure du profil et l'état des flancs	X X		
Freins	Contrôler l'épaisseur des garnitures Contrôler l'alignement par rapport aux disques Effectuer un essai de freinage	 X	X X	
Câbles ou durites de freins	Vérifier le bon état	X		
Fixation de la dynamo	Vérifier le serrage	X		
Chaîne	Vérifier l'usure Lubrifier		X X	
Fixation des manivelles	Contrôler les vis			X
Roues	Contrôler la concentricité Contrôler la tension des rayons		X X	
Guidon	Contrôler			X
Biellette de direction	Contrôler le jeu			X
Jeu de direction	Contrôler le jeu			X
Moyeux	Contrôler le jeu			X
Pédales	Contrôler le jeu			X
Dérailleur arrière	Nettoyer, lubrifier		X	
Câbles de dérailleur	Vérifier le bon état		X	
Blocage rapide	Contrôler le serrage	X		
Visserie	Contrôler le serrage		X	
Palier du pédalier	Contrôler le jeu			X
Pierre de rainure (différentiel)	Vèrifier le bon ètat		X	

Maintenance and repair

Maintenance intervals

Note:
Please have all inspection and maintenance work performed by your authorized Hase retailer.

The first inspection should be done after the initial 300 km (200 miles). All additional inspections should be performed in 3000 km (2000 mile) intervals or on a yearly basis.

Component	Action	Before every ride	Once a month	Once a year
Lighting	Check function	X		
Tires	Check tire pressure Check tread wear and sidewalls	X X		
Brakes	Check pad thickness Check alignment to the brake disc Test braking effectiveness	 X	X X	
Brake cables or brake hoses	Check for damage	X		
Dynamo mounting	Check for tightness	X		
Chain	Check for wear Oil		X X	
Crank bracket	Check bolts			X
Wheels	Check for lateral/radial true Check spoke tension		X X	
Handlebar	Inspect			X
Steering rod	Check for play			X
Headset	Check for play			X
Hubs	Check for play			X
Pedals	Check for axle play			X
Rear derailleur	Clean, lubricate		X	
Derailleur cables	Check for damage		X	
Quick releases	Check for tightness	X		
Bolts and nuts	Check for tightness		X	
Bottom bracket	Check for play			X
Slot nut (differential)	Check for damage		X	

Contrôler le voile et le saut des roues

Les roues ont été centrées soigneusement en usine. En raison des contraintes, les rayons jouent dans les jantes pendant la phase de rodage, si bien que la tension des rayons peut être irrégulière et voiler la roue. Faites recentrer les roues après 300 km env. par un atelier spécialisé pour la première inspection. Il est rarement nécessaire de retendre les rayons par la suite. Contrôlez régulièrement la tension des rayons et la concentricité des roues. Vous pouvez contrôler la tension des rayons en pressant deux rayons l'un contre l'autre. Si vous constatez d'importantes différences dans la tension entre les deux rayons, il convient de recentrer la roue. Vous pouvez déterminer si une roue est bien centrée en fixant sur la fourche ou sur une tringle un fil métallique qui effleure la jante. Levez le Lepus et faites tourner la roue. Si la jante s'écarte du fil ou le touche, la roue doit être confiée à un mécanicien qualifié pour être dévoilée.

Remarque :
Les roues arrière n'ont pas besoin d'être démontées pour être dévoilées.

Contrôler les pneus

Vérifiez que les pneus ne présentent pas de dommages et que leurs sculptures sont intactes. Remplacez les pneus poreux ou lisses. Avant chaque départ, contrôlez la pression et roulez toujours avec la pression indiquée sur les flancs des pneus. .

Attention !
Ne roulez jamais avec une pression plus élevée que celle indiquée. Le pneu pourrait éclater. Risque d'accident et de blessure !

Pression d'air maximale
Maximum Pressure

Checking wheels for lateral/radial true

The wheels have been carefully trued prior to shipment. During the break-in period, stress on the wheels may cause the spokes to settle into the rims so that the spoke tension is no longer uniform and the wheel untrue. Have your wheels re-trued by your authorized retailer at the first inspection after approx. 300 km (200 miles). Subsequent tensioning is seldom necessary. Check the spoke tension and lateral/radial true of the wheels regularly. You can check the spoke tension by squeezing together two adjacent spokes, working all the way around the rim. If you notice major differences in spoke tension, the wheel should be re-trued. You can check whether a rim is true by attaching a wire to the fork or fender stay and positioning it so that it almost touches the rim. Lift the Lepus and rotate the wheel. If portions of the rim move away from or come in contact with the wire, the wheel must be taken to a qualified bicycle mechanic for re-truing.

Note:
The rear wheels do not have to be removed for the truing process.

Checking tires

Check the tires for damage and tread wear. Tires with cuts, cracks, or worn tread should be replaced. Check tire pressure before each ride and always ride with the pressure specified on the tire sidewalls.

Caution!
Never ride with excessive tire pressure (higher than specified on the sidewall). The tire could burst. Risk of accident and injury!

Remplacer les pneus ou réparer la crevaison

La roue avant du Lepus est fixée par un blocage rapide. Desserrez-le pour démonter la roue avant. Pour remplacer un pneu ou réparer une crevaison sur les roues arrière, il n'est pas nécessaire de démonter celles-ci. Les pneus peuvent être démontés et montés à l'aide de démonte-pneus, les roues restant en place. Lors du montage et du démontage des pneus, veillez à ne pas endommager les jantes et assurez-vous que le fond de jante reste bien en place.

Remarque :
Si vous utilisez une autre dimension de pneu que celle d'origine, un nouveau réglage des garde-boues et de la position de la dynamo peut s'avérer nécessaire.

Réglage des garde-boue

Pour accéder aux vis de garde-boue afin de les desserrer, il faut incliner le dossier dans une position adéquate.

1. Desserrez les trois vis à six pans creux (1) avec une clé Allen 5 mm.
2. Utilisez le trou oblong de la tringle de garde-boue pour la faire coulisser dans la position souhaitée, en veillant à ce que les garde-boue ne frottent pas sur les pneus.
3. Resserrez les trois vis à six pans creux (1) avec une clé Allen 5 mm.
4. Si vous montez des pneus d'une section différente, il peut être nécessaire de desserrer les vis à six pans creux (2) pour adapter le réglage de la tringle de garde-boue supérieure.

Régler la dynamo (option)

La dynamo est fixée sur la tringle du garde-boue gauche. Afin que la dynamo fonctionne correctement, le galet de la dynamo doit être en contact avec la roue au niveau de la surface de roulement située sur le flanc, l'axe de rotation du galet étant perpendiculaire à la surface de roulement. Veuillez respecter le mode d'emploi du fabricant de dynamos.

1. Desserrez la vis de fixation de la dynamo de sorte que cette dernière puisse jouer dans la rainure.
2. Pour évaluer le bon alignement de la dynamo, tendez une petite corde ou fil entre le centre de l'axe de la roue et le centre du galet de la dynamo, vérifiez que l'axe longitudinal de la dynamo (axe de rotation du galet) soit bien radial.

Changing tires or repairing a flat

The front wheel of the Lepus is mounted with a quick release. Simply release it to remove the front wheel.
You do not have to remove the back wheels for changing a tire or repairing a flat. The tires can be removed and remounted using a standard tire lever with the wheels attached. When removing and remounting tires, take care not to damage the fenders and check that the rim tape is positioned correctly on the rim.

Note:
If you replace the original tire with a tire of a different size, it may be necessary to readjust the fenders and the position of the dynamo.

Adjusting the fenders

In order to loosen the fender bolts, you must first adjust the seat angle so that the bolts are accessible.

1. Loosen the three Allen bolts (1) using a 5mm Allen key.
2. Slide the fender stay in the slot until it reaches the desired position, ensuring that the fender does not rub against the tire.
3. Tighten the three bolts (1) using a 5mm Allen key.
4. If you use a different tire size, it may be necessary to loosen the Allen bolts (2) to adjust the upper fender.

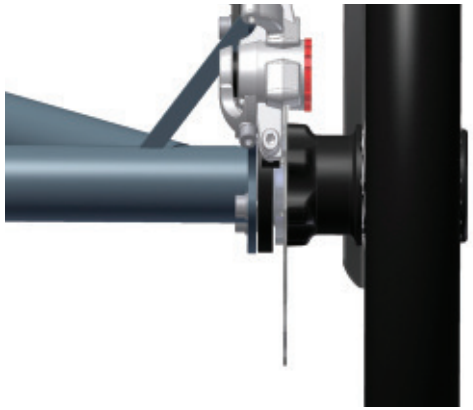
Adjusting the dynamo (optional)

The dynamo is mounted on the left fender stay. To ensure the proper functioning of the dynamo, the dynamo roller must contact the wheel within the dynamo roller surface on the sidewall and the axis of roller rotation must be perpendicular to the roller surface. Please note the information provided in the user's manual from the dynamo manufacturer.

1. Loosen the bolt of the dynamo bracket so that the dynamo can be moved within the slot.
2. To assess proper alignment, hold a cord between the wheel-axis center and the dynamo-roller center, checking that the longitudinal axis of the dynamo (roller rotation axis) is located precisely along this line.

3. Le galet de la dynamo doit aussi être correctement positionné de façon à rouler sur la bande de roulement située sur le flanc du pneu.
4. Revissez la vis de la patte de dynamo.

Attention !
Si la dynamo n'est pas bien positionnée, la résistance au roulement et les bruits de fonctionnement s'accroissent. Une dégradation du flanc des pneus ou du galet de la dynamo est possible.



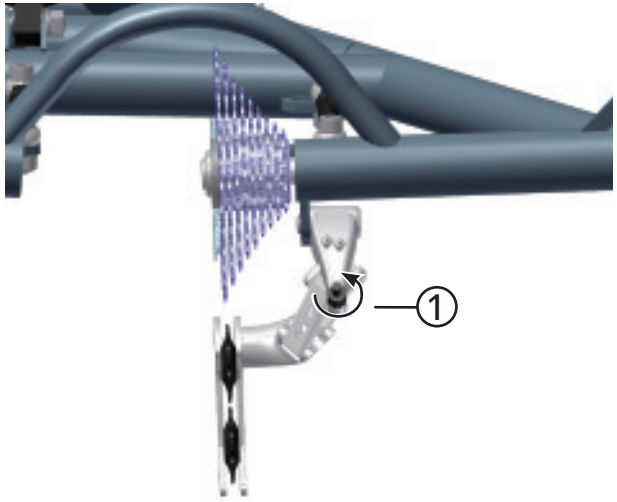
Contrôler les freins à disques

Respectez le mode d'emploi fourni par le fabricant des freins. Faites contrôler régulièrement l'épaisseur des garnitures par votre atelier spécialisé. En cas de bruits de freinage inhabituels ou de freinage insuffisamment efficace, veuillez contacter immédiatement votre atelier spécialisé.

Contrôler et régler le dérailleur

Conformez-vous au mode d'emploi joint par le fabricant du dérailleur. Le dérailleur a été réglé soigneusement réglé en usine. Cependant, il se peut que, au fil du temps, les câbles de commande s'allongent et le changement de vitesse ne fonctionne plus avec la même précision.

1. Si la chaîne ne passe pas facilement sur un pignon plus grand, tendez le câble en tournant la butée de gaine réglable au niveau du dérailleur (1) ou de la poignée de commande d'à peu près un tour complet dans le sens antihoraire. Si la chaîne passe difficilement sur un pignon plus petit, tourner la butée dans le sens des aiguilles d'une montre.
2. En tournant les pédales roue arrière droite levée, passez les vitesses dans les deux sens. Si la chaîne passe facilement d'un pignon à l'autre, le dérailleur est correctement réglé. Il se peut que plusieurs essais soient nécessaires.



3. The dynamo roller must also be positioned so that it runs along the roller surface of the tire sidewall.
4. Retighten the bolt of the dynamo bracket.

Caution!
Positioning the dynamo incorrectly will increase the running resistance and noise level and may cause damage to the tire sidewall or dynamo roller.

Checking disc brakes

Please note the information provided in the enclosed manual from the brake manufacturer. Have a qualified bicycle mechanic check the pad thickness regularly. If you notice any unusual braking sounds or inadequate braking strength, consult your bicycle mechanic immediately.

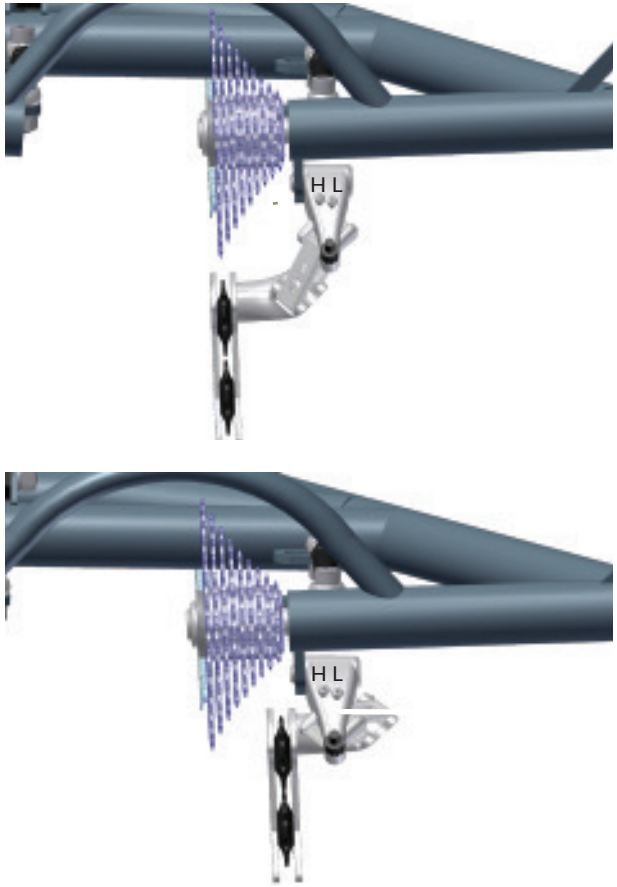
Checking and adjusting the derailleur

Please note the information provided in the enclosed manual from the gear system manufacturer. The derailleur has been carefully adjusted at the factory. Over time, however, the gear cables tend to stretch, and the derailleur may no longer function with the same precision.

1. If the chain seems reluctant to move onto the next larger sprocket (next lower gear) when shifting, then tighten the bowden cable by turning the barrel adjuster on the derailleur (1) or grip shifter one full turn counterclockwise. If the chain seems reluctant to move onto the next smaller sprocket (next higher gear), then turn the barrel adjuster clockwise.
2. Shift up and down while turning the crank with the right rear wheel lifted. If the chain switches easily between sprockets in both directions, the derailleur is properly adjusted. It may be necessary to check and readjust several times before the proper setting is found.

Pour éviter que la chaîne ne saute aux deux extrémités de la cassette, deux butées limitent sa course. En utilisation normale, il n'y a pas lieu d'en modifier le réglage. Si un réglage devait toutefois être nécessaire, p. ex. si le dérailleur ou la patte de dérailleur étaient tordus, procédez comme suit :

1. Tout en faisant tourner les pédales, positionnez la chaîne sur le plus petit pignon. Vérifiez maintenant si les galets du dérailleur sont alignés avec le plus petit pignon quand vous regardez de derrière.
2. Dans le cas contraire, tournez la vis cruciforme (marquée « H ») jusqu'à ce que les galets soient parfaitement alignés avec le pignon.
3. Tout en faisant tourner les pédales, faites monter doucement la chaîne sur le plus grand pignon.
4. Vérifiez en regardant de derrière si les galets du dérailleur sont maintenant alignés avec le grand pignon.
5. Dans le cas contraire, tournez la vis cruciforme (marquée « L ») jusqu'à ce que les galets soient parfaitement alignés avec le pignon.



Remarque :
Pour un réglage complet du dérailleur, adressez-vous à votre vélociste. Un mauvais réglage peut détériorer ou détruire le dérailleur. Reportez-vous à la notice jointe par le fabricant du dérailleur.

Attention !
Après avoir réglé le dérailleur, vous devriez impérativement effectuer un essai hors de la circulation. En cas de dysfonctionnement au sein du trafic, vous pourriez perdre le contrôle du tricycle.

The limit stops prevent the chain from falling off of the two outer sprockets. These stops generally do not require readjustment with normal tricycle use. If a readjustment nevertheless becomes necessary, for example, because the derailleur or derailleur hanger is bent, proceed as follows:

1. While turning the crank, shift the chain to the smallest sprocket. Now check whether the guide pulley of the derailleur is in line with the smallest sprocket when looking from the back.
2. If this is not the case, turn the Phillips screw marked with an "H" until the guide pulley of the derailleur is in exact alignment with the sprocket.
3. While turning the crank, carefully shift the chain to the largest sprocket.
4. Check whether the guide pulley of the derailleur is now in line with the largest sprocket when looking from the back.
5. If this is not the case, turn the Phillips screw marked with an "L" until the guide pulley of the derailleur is in exact alignment with the sprocket.

Note:
A complete readjustment of the derailleur should be performed by a qualified mechanic. Incorrect adjustments can cause serious mechanical damage. Please note the information provided in the manual from the gear system manufacturer.

Caution!
After the derailleur has been adjusted, it is absolutely critical that you test the gears in an open area away from traffic before taking the trike onto public roads. Problems may arise that could cause you to lose control of the trike.

Contrôle de la chaîne

Le Lepus utilise une chaîne plus longue qu'un vélo classique. L'usure est moins importante. Elle n'a donc pas besoin d'être remplacée aussi souvent. En cas de modèles munis d'un moyeu à vitesses, les intervalles de remplacement sont encore plus importants. Vous pouvez contrôler son état à l'aide d'une jauge d'usure disponible dans le commerce. Nous vous conseillons de faire contrôler ce point par un vélociste et de faire changer le moment venu la chaîne et éventuellement le plateau et la cassette.

En réglage de longueur maximal, la chaîne du Lepus avec un moyeu à vitesses intégrées mesure 3000 mm. Cela correspond à 118 maillons. La chaîne arrière mesure 890 mm.

Nettoyage et lubrification de la chaîne

Afin de préserver la longévité de la chaîne, il est nécessaire de la nettoyer et de la lubrifier régulièrement.

1. Nettoyez la chaîne avec un chiffon propre et sec.

Attention !
Ne jamais utiliser de solvant ou de nettoyeur à haute pression. Un lessivage des lubrifiants des maillons de la chaîne pourrait se produire et réduire la longévité de celle-ci..

2. Tout en tournant les pédales, répartissez régulièrement sur les maillons l'huile, la graisse ou la cire pour chaîne.

Remarque :
Lors des sorties sous la pluie une partie du lubrifiant est lessivé et dispersé dans l'environnement. Nous conseillons l'usage de lubrifiants biodégradables.

Attention !
Le lubrifiant de la chaîne ne doit pas souiller les disques de freins ni les pneus. L'efficacité des freins serait altérée et les roues pourraient déraper.

Checking the chain

The Lepus's chain is longer than that of a standard upright bicycle. A long chain is generally subject to less wear. Therefore, it does not have to be changed as often as shorter chains. Chains on models with hub gears need replacing even less frequently. You can check the condition of the chain using a chain wear gauge from a bike shop. We recommend that you have a qualified bicycle mechanic check the condition of the chain and, if necessary, replace the chain, and possibly also the chainring and cassette.

The chain required for the longest frame adjustment of a Lepus with geared hub and a quick-adjust frame is approx. 3000 mm (118 in) in length. This is equivalent to 118 chain links. The rear chain has a length of approx. 890mm (35 in)

Cleaning and oiling the chain

In order to ensure that the chain does not wear out before the end of its maximum working life, it must be cleaned and oiled on a regular basis.

1. Clean the chain using a clean, dry cloth.

Caution!
Never use solvents or pressure cleaners. These could wash the lubricants out of the chain bearings and shorten the life of the chain.

2. Apply chain oil, grease, or wax evenly to the chain links while slowly rotating the crank.

Note:
Rain can wash off traces of lubricant, releasing it into the environment. We recommend biodegradable lubricants.

Caution!
Never allow chain lubricant to come in contact with the brake discs or tires. This could significantly reduce braking performance or, in the case of lubricant on tires, wheel traction.

3. Faites faire quelques tours complets à la chaîne pour répartir le lubrifiant.
4. Laissez le lubrifiant pénétrer quelques minutes puis essuyez l'excédent avec un chiffon propre et sec.

Contrôle du tube de chaîne

Le tube de chaîne (1) est destiné à protéger les vêtements du lubrifiant de la chaîne. Le tube de chaîne est monté de façon flottante afin de suivre la ligne de chaîne lors des changements de vitesses. Au fil du temps, la friction de la chaîne dans le tube use celui-ci. Contrôlez les extrémités du tube de chaîne afin de détecter d'éventuelles traces d'usure. Si les extrémités sont complètement usées, faites remplacer le tube de chaîne par votre vélociste.

Remarque :
Le remplacement du tube de chaîne nécessite d'ouvrir la chaîne au niveau du maillon rapide.

3. Continue rotating the crank to distribute the lubricant.
4. Wait several minutes to allow the lubricant to penetrate. Then wipe off all excess lubricant using a clean, dry cloth.

Checking the chain tube

The purpose of the chain tube (1) is to protect your clothing from chain lubricant. The mounting of the chain tube is moveable, allowing it to adjust to the chainline when gears are shifted (derailleur gears). Over time, friction from the moving chain will cause the tube to wear. Check the ends of the chain tube for any signs of wear. If the ends are completely worn, have your bicycle mechanic replace the chain tube.

Note:
In order to replace the chain tube, the chain must be opened at the connecting link.

Monter les accessoires

Attention!
Le Lepus doit être doté uniquement avec les accessoires et les pièces détachées recommandés et agréés par nous. En cas d'usage de pièces ou accessoires autres que ceux mentionnés ci-dessus, la garantie est caduque. Nous déclinons toute responsabilité pour d'éventuels dommages consécutifs. En cas de doute, veuillez contacter votre atelier spécialisé.

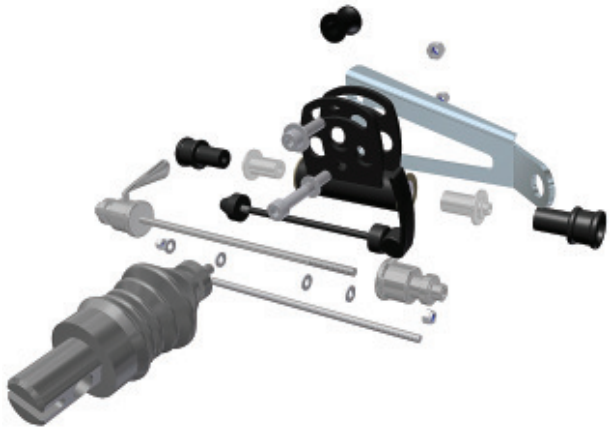
Attelage universel

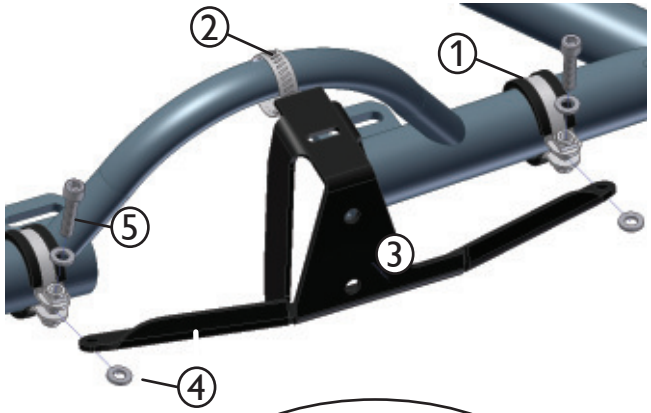
A l'aide du dispositif d'attelage universel, le Lepus peut être utilisé en association avec un deuxième Lepus comme tandem. Cependant, vous pouvez également raccorder une remorque avec un timon droit ou coudé au dispositif d'attelage Weber, à une remorque à un essieu BOB ou un monoporteur. Vous trouverez, sur l'illustration à droite, toutes les pièces existantes dans le kit et composants de la remorque. Néanmoins, elles ne sont pas toutes nécessaires selon l'utilisation.

Montage de la platine adaptable pour attache universelle

1. Ecartez les deux colliers (1) et disposez-lez autour des tubes d'axe de roue respectivement droit et gauche. Le filetage des colliers doit se trouver en bas.
2. Faites passer le collier serflex (2) dans le trou oblong de la platine (3) et autour de l'arceau du cadre. Serrez la vis du collier serflex de sorte que la platine se rapproche du cadre tout en restant mobile.
3. Positionnez à présent la platine (3) entre les deux colliers latéraux, en intercalant une rondelle (4) entre le bras de la platine et le trou fileté du collier.
4. Vissez par en haut dans les colliers les deux vis à six pans creux M6x25 (5) munies d'une rondelle.
5. Puis serrez le collier serflex à un couple de 25 Nm ainsi que, à l'aide d'une clé mâle à six pans de 5mm, les deux vis (5) à un couple de 9 Nm.

Attention!
L'attache universelle ne doit être utilisée que quand la plateforme à bagages est démontée.





Installing accessories

Caution!
Use only the replacement parts and accessories recommended by HASE for the Lepus. If other parts are used, the warranty will lose its validity. HASE is not liable for any resulting damage. Consult your bike shop for more information.

Universal coupling

With the universal coupling, the Lepus can be used in combination with a second Lepus as a tandem trike. You can also attach a BOB trailer, a Weber Monoporter, or a trailer with a straight drawbar and a Weber coupling. The picture on the right shows all parts included in the coupling assembly. However, depending on the application, not all parts will be required.

Installing the universal coupling adapter

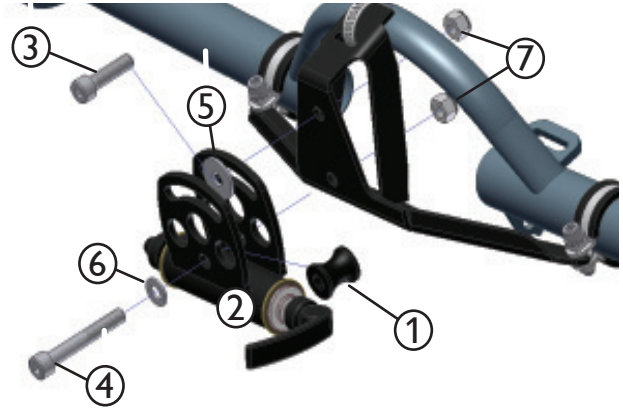
1. Bend both clamps (1) and place it on the left and right axle tube. The threads of the clamps must be down.
2. Put the hose clip (2) through the slot on top of the plate (3) and around the tube bar. Tighten the screw on the hose clip so that the adapter sheet moves in the direction of the frame, but is still movable.
3. Place the adapter (3) between the both clamps, each with a washer (4) between the adapter and the threaded pipe clamp.
4. Screw the M6x25 Allen bolts (5) with a washer in the clamp.
5. Tighten the hose clip with a torque of 23 Nm (17 ft-lbs) and the Allen bolts (5) by using an Allen key 5mm with a torque of 9 Nm (6.6 ft-lbs).

Caution!
The universal coupling must only be used with a disassembled luggage rack.

Monter le dispositif d'attelage universel

Insérez l'entretoise alu (1) dans l'attache pivotante (2) et fixez cette dernière au cadre du Lepus à l'aide de la vis M8 longue(3) de la petite rondelle (5) et de l'écrou nylstop (7), de façon à ce que la rainure incurvée se trouve en bas. Insérez la vis M8 courte (4) avec la grande rondelle (6) dans la rainure incurvée et fixez-la avec l'écrou nylstop (7) au cadre du Lepus. Le serrage variera en fonction de l'utilisation.

D'autres pièces sont montées en fonction de l'utilisation.



Installing the universal coupling

Attach the hitch (2) to the Lepus frame using the shorter M8 bolt (3) with the washer (5) and self-locking nut (7), positioning it with the slot beneath the two round holes. Put the aluminium spacer (1) in to the hitch (2). Put the longer M8 bolt (4) with the small washer (6) to the hole and fix it with the self locking nut (7). The required tightness of the bolts (torque) depends on the intended use of the hitch.

The additional fittings required will depend on the intended use.

Utilisation d'un deuxième Lepus comme tandem

Si un second Lepus doit être ajouté en tandem, le serrage des deux vis M8 dans les écrous (1) et (4) doit permettre à l'attache pivotante d'osciller librement autour de la vis du haut sans qu'il n'y ait aucun jeu.

Attention !
L'attache (pivotante) doit pivoter librement sur son axe, et les surfaces de frottement doivent être suffisamment graissées, sans quoi la fourche du second Lepus, du fait des contraintes en virage, pourrait s'arracher de l'attache et être endommagée.

1. Insérez les entretoises (2) avec la partie longue dans le tube de l'attache pivotante.
2. Démontez la roue avant du deuxième Lepus et retirez le blocage rapide (3).
3. Placez la fourche sur les entretoises (2).
4. Réinsérez le blocage rapide (3) du deuxième Lepus à travers le tube de l'attache pivotante et serrez-le.

For use with a second Lepus in tandem

If you are using the hitch to attach a second Lepus in tandem, the two M8 bolts with nuts (1) and (4) must be loose enough to allow the hitch to pivot freely from the upper bolt.

Caution!
The hitch must be able to pivot freely, and the contact surfaces, well greased; otherwise, when cornering, the fork of the second Lepus could be wrenched out of the coupling and damaged.

1. Insert the long ends of the spacers (2) into the barrel of the coupling.
2. Detach the front wheel of the second Lepus and remove the quick release (3).
3. Slide the fork onto the spacers of the coupling (2).
4. Insert the quick release (3) of the second Lepus through the coupling and secure it tightly.

Utilisation avec remorque à un essieu BOB

1. Orientez l'attache pivotante à l'horizontale et immobilisez-là sur la platine du Lepus en la serrant à un couple de 30 Nm.

Attention !
L'attache, pour être fixe, doit être serrée fortement.

2. Introduisez les entretoises (2) avec le côté court dans le tube de l'attache.
3. Retirez les deux ressorts de centrage du blocage rapide de la remorque à un essieu BOB.
4. insérez le blocage rapide BOB avec une rondelle plate M6 (4) dans l'attache. Placez une deuxième rondelle plate M6 (4) sur l'autre face du blocage rapide et vissez l'écrou du blocage rapide (5).
5. Placez la remorque à un essieu BOB sur l'attache et serrez le blocage rapide.

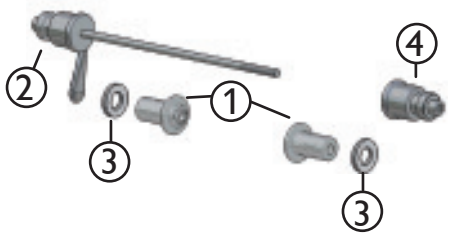
Remarque :
Conformez-vous à la notice constructeur de la remorque à un essieu BOB.

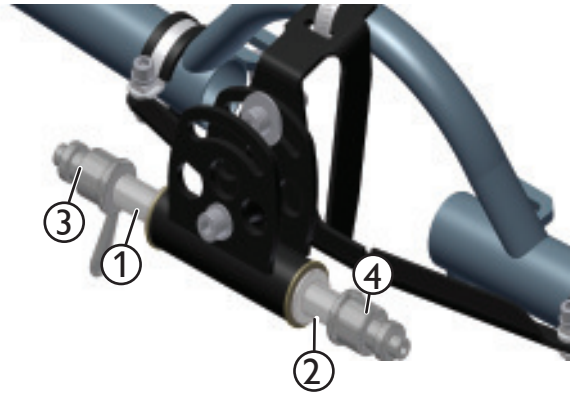
Utilisation avec monoporteur Weber

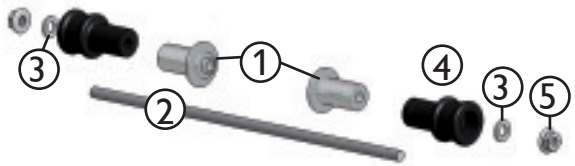
1. Orientez le dispositif d'attelage horizontalement et vissez-le au raccord du Lepus avec un couple de 30 Nm.

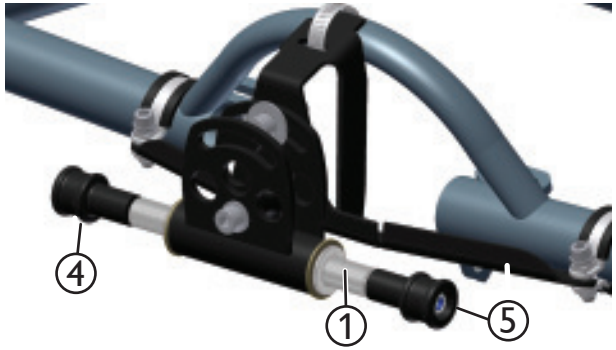
Attention !
La bascule doit être vissée.

2. Introduisez les pièces d'écartement (2) avec la face courte dans le tube du dispositif d'attelage.
3. Placez la tige filetée (3) dans le dispositif d'attelage et dotez-la de part et d'autre d'une rondelle plate M6 (4).
4. Placez de part et d'autre un tube en cuivre avec le raccord plastique (5) de Weber. Ces pièces ne font pas partie de ce kit.
5. Placez les deux petites rondelles plates M6 (4) sur les extrémités de la tige filetée et vissez-les avec un écrou M6.









For use with a BOB trailer

1. Position the hitch so that it is level and screw it to the atdapter plate of the Lepus with a torque of 30 Nm (22 ft-lbs).

Caution!
The hitch must be screwed on tightly.

2. Insert the short ends of the spacers (1) into the barrel of the coupling.
3. Remove the two centering springs from the quick-release axle of the BOB trailer.
4. Insert the BOB quick release in the coupling with an M6 washer (3). Put a second M6 washer (3) onto the other side of the quick release and screw on the quick-release nut (4).
5. Slide the BOB trailer onto the coupling and tighten the quick release.

Note:
Please note the information provided in the user's manual for the BOB trailer.

For use with a Weber Monoporter

1. Position the hitch so that it is level and screw it to the adapter plate of the Lepus with a torque of 30 Nm (22 ft-lbs).

Caution!
The hitch must be screwed on tightly.

2. Insert the short ends of the spacers (1) into the barrel of the coupling.
3. Insert the threaded rod (2) through the coupling.
4. Place a brass tube with the plastic adaptor (4) from the Weber trailer over each end. These parts are not included in this coupling assembly.
5. Place the two small M6 washers (3) over the ends of the threaded rod and secure them with an M6 nut (5) on each end.

6. Placez le monoporteur sur le dispositif d'attelage.

Remarque :
Respectez les instructions de service du fabricant du monoporteur.

Utilisation avec dispositif d'attelage Weber pour timons droits

1. Orientez l'attache pivotante à l'horizontale et immobilisez-là sur la platine du Lepus en la serrant à un couple de 30 Nm.

Attention !
L'attache, pour être fixe, doit être serrée fortement.

2. Dévissez la patte de raccordement de l'attache Weber standard E ou EL (non-incluse dans les fournitures de notre attache universelle).
3. Présentez l'attache Weber (1) dans le trou central de l'attache universelle, sur laquelle vous la visserez comme elle était vissée à sa patte de raccordement. Veillez à ce que les saillies de la rondelle plastique s'insèrent dans la rainure de l'attache Weber.

Attention !
Ce dispositif d'attelage convient uniquement aux remorques avec timons droits. Pour les remorques dotées de timons coudés, le braquage à gauche est fortement limité, étant donné que le timon coudé bute sur la roue arrière gauche du Lepus. Risque d'accident !

6. Slide the Monoporter onto the coupling.

Note:
Please note the information provided in the user's manual for the Monoporter.

For use with a Weber coupling and straight drawbar

1. Position the hitch so that it is level and screw it to the adapter plate of the Lepus with a torque of 30 Nm (22 ft-lbs).

Caution!
The hitch must be screwed on tightly.

2. Remove the connecting plate of a commercially available Weber coupling type E or EL (not included in the universal coupling assembly).
3. Insert the Weber coupling (1) into the middle hole of the universal coupling and attach it in the same way it was attached to the connecting plate. Make sure that the projections on the plastic washer are positioned in the groove of the Weber coupling.

Caution!
This coupling is only appropriate for trailers with straight drawbars. When pulling a trailer with a curved drawbar, the turning circle for left turns is severely limited because the curved drawbar bumps against the left rear wheel of the Lepus. Danger of accident!

Montage de l’appuie-tête

Les supports d’appuie-tête se montent dans les tubes du dossier. Le kit comprend un arceau pourvu d‘un repose-tête rembourré et de deux supports à monter en embout de tube (1).

Vous avez besoin des outils suivants : un cutter, un briquet et, le cas échéant, un maillet en caoutchouc.

1. Découpez délicatement dans la toile du siège, par ex. à l’aide d’un cutter, un trou de la taille des embouts (1) des supports de l‘appuie-tête. Poinçonnez la toile par le haut et faites la découpe en suivant le rebord intérieur du tube.
2. Avec précaution, scellez les fibres sur le pourtour du trou en les faisant fondre à l’aide du briquet.
3. Insérez les embouts (1) dans les tubes du dossier et enfoncez-les à fond. Utilisez, le cas échéant, un maillet en caoutchouc.
4. Vissez les cornières (7) sur les embouts (1).
5. Positionnez la bague (3) sur la vis (2) du serre-tringle et insérez le filetage de la vis (2) dans la rainure de la cornière (7). Placez une rondelle plate (4) et vissez-la d’abord à la main à l’aide d’un écrou borgne (5).
6. Introduisez les tringles de l’appuie-tête (6) dans les trous des serre-tringles (2) et serrez à la main les écrous borgnes (5).
7. En faisant coulisser les tringles dans les serre-tringles, vous pouvez régler la hauteur de l’appuie-tête.
8. En faisant pivoter la cornière et en faisant coulisser le serre-tringle dans la rainure, vous pouvez régler l’écartement de l’appuie-tête.
9. Serrez ensuite toutes les vis.

Attaching the headrest

The headrest is mounted in the tubes of the seat back. The assembly includes a headrest frame with a pad and two inserts (1) that fit into the ends of the seat-back tubes.

To attach the headrest, you will need the following tools: a utility knife, a lighter, and possibly a rubber mallet.

1. Insert the utility knife through the seat-cover material covering the holes and carefully cut around the inner edge of the tubes, making openings large enough to accommodate the inserts (1).
2. Carefully melt and seal the cut edges of material using the lighter.
3. Push the inserts (1) into the ends of the seat-back tubes, making sure they are fully inserted. Use the rubber mallet if necessary.
4. Screw the two mounting brackets (7) onto the inserts (1).
5. Place the clamping rings (3) over the clamping bolts (2) and insert the bolts through the slots of the mounting brackets (7). Place washers (4) over the bolts and screw on the cap nuts (5) without tightening.
6. Insert the tubes of the headrest frame (6) through the holes in the clamping bolts (2) and screw the cap nuts (5) without tightening.
7. The height of the headrest can be adjusted by sliding the frame in the clamping bolts.
8. The distance between the seat and the headrest can be adjusted by folding the mounting brackets inward or outward while sliding the clamping bolts along the slots.
9. When the headrest is in the desired position, tighten all bolts.

Garanties légale et additionnelle

La garantie légale est appliquée. Sont exclues les pièces d'usure telles que la chaîne, les pneus, les freins etc. La durée de garantie (légale) de 24 mois commence à compter de la date d'achat. En outre, la société Hase Spezialräder accorde une garantie de 3 ans – à compter de la date d'achat – en cas de rupture du cadre conformément aux conditions figurant ci-après. En cas d'envoi du pass cyclisme, la garantie s'étendra sur 5 ans.Votre revendeur est tenu d'assurer, entre autres, que votre bicyclette ne soit pas affectée par des défauts qui diminuent matériellement sa valeur, soit son utilité prévue. Les détails exacts varient d'un pays à l'autre. En Allemagne, cette obligation se termine deux ans après l'achat. Votre revendeur est obligé de complètement monter et ajuster votre bicyclette de manière que le fonctionnement sûr soit assuré. Le revendeur doit effectuer un dernier contrôle de sécurité et un essai sur route.

- Hase ne répond que des défauts affectant l'assemblage ou le cadre qui lui sont imputables. Pour les composants, la responsabilité incombe au fabricant du composant affecté.
- Cette extension de garantie ne s'applique qu'au premier acquéreur, à la condition qu'il se conforme au mode d'emploi.
- Au cours de la période de garantie de trois ans à compter de la date d'achat, tout élément du cadre cassé est réparé gratuitement ou, en cas d'impossibilité de le réparer, remplacé par un élément à l'état du neuf. Les pièces échangées deviennent la propriété de la compagnie Hase.
- L'acheteur ne peut prétendre à aucune autre prestation au titre de cette garantie. En particulier, Hase ne prend pas en charge d'éventuels coûts de main d'œuvre (p. ex. du revendeur) ni les frais d'envoi. Les envois postaux insuffisamment affranchis sont retournés.
- La charge maximale autorisée (cycliste plus bagages) pour le Lepus est de 120 kg.
- Les garanties légale et additionnelle sont caduques en cas d'usage en compétition, d'usage en tout terrain ou d'une utilisation ne correspondant pas à l'usage normal d'un vélo.
- Les dégâts dus à des accidents sont exclus de la garantie.
- La garantie du Lepus est caduque en cas de montage d'accessoires incompatibles ou d'accessoires montés de façon incorrecte. Faites remplacer et/ou monter toute pièce détachée ou accessoire impérativement par un professionnel.
- Toute intervention sur le cadre telle que le meulage, le perçage, le cintrage etc. rend la garantie caduque.
- Une prestation effectuée au titre de la garantie ne donne droit ni à prorogation de la garantie ni à ouverture d'un nouveau délai de garantie.
- Toute intervention prise en charge au titre de la garantie doit être effectuée par le revendeur qui a vendu le vélo ou par l'un de nos distributeurs agréés.
- Les enfants ne doivent utiliser le Lepus que sous la surveillance des parents.

Conditions of warranty and liability

The terms and conditions are based on the statutory warranty. This excludes parts subject to wear, such as the chain, tires, brakes, etc. The warranty period (statutory) of 24 months commences on the date of purchase. In addition, Hase offers a 3-year warranty (from date of purchase) against breakage of the frame in accordance with the following conditions. By sending in the enclosed registration card, you can extend the warranty period to 5 years. Your dealer is obliged to ensure, among other things, that your bicycle has no defects that diminish its value or suitability for the intended use. The exact details will vary according to your country. In Germany, this liability ends two years after purchase. Your dealer must assemble and adjust your bicycle to ensure safe function. The dealer also has to perform a final safety check and a test ride.

- Hase will only be held liable for defects resulting from faulty frame manufacturing and assembly. For assembly parts, the relevant manufacturer is liable.
- This additional warranty only applies to the original owner and to usage in accordance with the user's manual.
- Within the warranty period of 3 years, Hase will repair, or if necessary replace, any broken frame part free of charge. Any defective parts replaced by Hase become the property of Hase.
- Any further claims beyond the scope of this warranty are excluded. Hase will not cover the costs of assembly or disassembly (e.g., by the retailer) or shipping. We will not accept postal deliveries with insufficient postage.
- The maximum permissible load (rider and luggage) of 120kg (265 lbs) specified for the Lepus must not be exceeded.
- If the Lepus is used in competition, ridden on rough terrain, or subjected to abnormally excessive stress, the statutory and additional warranty becomes void.
- Damage caused by accidents is not covered by the warranty.
- The warranty becomes void if the Lepus has been fitted with incompatible accessories or if accessories are installed incorrectly. Therefore always have components replaced and installed by an authorized retailer.
- The warranty becomes void if improper modifications or alterations (e.g., grinding, drilling, bending, etc.) are made to the frame.
- It is not possible to extend the warranty or commence a new warranty period.
- Warranty claims can only be handled by the authorized Hase retailer from whom the trike was purchased or by one of our distribution partners.
- The Lepus may only be ridden by children under parental supervision.

erstellt von:
Hase Spezialräder
www.hasebikes.com

HASE BIKES

Hase Spezialräder · Hiberniastraße 2 · 45731 Waltrop · Germany · Phone ++49 (0) 23 09 / 93 77-0 · Fax ++49 (0) 23 09 / 93 77-201 · info@hasebikes.com · www.hasebikes.com